

MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 104 / 08. Mai 2020

104



HISTORY SPEED LIFESTYLE



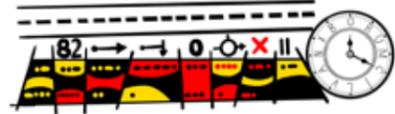
MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



4



40



14



52



76



22



30



86

INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT

FERRARI 275 GTB

Der Ferrari 275 GT war im Vergleich zu seinem Vorgänger, dem 250er Modell, wesentlich erfolgreicher und sportlicher. Das lag an der neuen Einzerradaufhängung und der erhöhten Leistung.

Als im Herbst 1964 auf dem Pariser Automobilsalon neben dem Cabriolet GTS auch der 275 GTB enthüllt wurde, konnte man die Handschrift Pininfarinas deutlich erkennen

The Ferrari 275 GT was, compared to its predecessor, the 250 model, a much more successful and sportier car. This was because of the new independent suspension and increased performance,

As revealed in the autumn of 1964 at the Paris Motor Show alongside the convertible GTS, one could clearly see the handwriting Pininfarina in the styling of the 275 GTB.

4

MOTORWORLD Bulletin
„History Speed Lifestyle“

Publisher:
MOTORWORLD Trademark
Management AG
Marktplatz 4, CH-9004 St. Gallen
Schweiz
Fon: +41 71 227 84 84
E-Mail: info@motorworld.ch

Handelsregister des Kantons St. Gallen
UID: CHE-430.224.658

Production:
Classic-Media-Group Munich

Verantw. i.S.d. Pressegesetzes:
Désirée Rohrer (CMG)
Chefredaktion:
Kay Mackenneth

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer
Wiebke Deggau
Maren Adrian

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 30.000
ISSN 2198-3291

Anzeigen-Kontakt:
strecker@cmg-munich.de
0171/ 15 26 358

Alle Inhalte dieses digitalen E-Papers unterliegen dem Copyright der MOTORWORLD Trademark Management AG & CMG München 2017. Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.

INTERVIEW SUSANNE KIRSCHBAUM

Seit fast zwei Jahren gibt Susanne Kirschbaum als Center-Managerin der Motorworld Region Stuttgart Vollgas. Umgeben von den außergewöhnlichsten Fahrzeugen der Welt, managt sie gemeinsam mit ihrem Team die Böblinger Erlebniswelt. Was einen Besuch spannend macht, was es Neues zu entdecken gibt und warum sie für Meetings und Tagungen ein interessanter Ort ist, verrät die Powerfrau im Interview.

Susanne Kirschbaum has been working flat out as Center Manager at Motorworld Region Stuttgart for almost two years. Surrounded by the world's most exceptional vehicles, she and her team manage the world of experiences in Böblingen. The high-power woman reveals in an interview what makes a visit exciting, what new things are waiting to be discovered, and why it is an interesting venue for meetings and conferences

36

BERND LUTZ: RACING LEGENDS

Der Drivers & Business Club der Motorworld München stellt aktuell eine limitierte Serie des Künstlers und diplomierten Designers aus: „Rennsport-Ikonen“, so der Titel der Ausstellung, umfasst 18 Pop-Art-Werke, auf denen Bernd Luz wichtige und unvergessliche Rennfahrer und deren Rennwagen in Szene gesetzt hat

A limited series by the artist and qualified designer is currently on show at the Drivers & Business Club at Motorworld München. The exhibition, called „Racing Icons“, includes 18 pop art works in which Bernd Luz depicts leading and unforgettable racing drivers and their racing cars

28

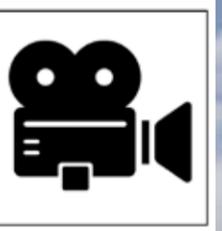
- MOTORWORLD Region Stuttgart, ein Projekt der Dunkel Investment GbR
- MOTORWORLD München, ein Projekt der Freimann Besitz GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Köln Rheinland, ein Projekt der Butzweilerhof Nicolaus Otto Park GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Zeche Ewald Ruhr, ein Projekt der Zeche Ewald Entwicklungs GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Classics Berlin, ein Projekt der MoWo Messe- und Veranstaltungs GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Manufaktur Berlin, ein Projekt der Insel 1 GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Manufaktur Rüsselsheim, ein Projekt der ACTIV-IMMOBILIEN GmbH & Co. KG, Schemmerhofen
- MOTORWORLD Manufaktur Region Zürich, ein Projekt der MA Kempththal Besitz AG
- MOTORWORLD Manufaktur Metzgingen, ein Projekt der HAM Besitz GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Classics Bodensee, ein Projekt der: Messe Friedrichshafen GmbH

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG.

FERRARI 275 GTB

Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

*Tap the symbol to
see the video*



FOTOS: Kay MacKenneth

4 Ausgabe 104 / 2020



MOTORWORLD
BULLETIN



Der Ferrari 275 GT war im Vergleich zu seinem Vorgänger, dem 250er Modell, wesentlich erfolgreicher und sportlicher. Das lag an der neuen Einzelradaufhängung und der erhöhten Leistung,

Als im Herbst 1964 auf dem Pariser Automobilsalon neben dem Cabriolet GTS auch der 275 GTB enthüllt wurde, konnte man die Handschrift Pininfarinas deutlich erkennen. Ein formschönes Fließheck mit gestutztem Ende, eine weich auslaufende, langgezogene Frontpartie und ein für Ferrari typischer Kühlergrill. Alles gezeichnet durch runde Formen.

The Ferrari 275 GT was, compared to its predecessor, the 250 model, a much more successful and sportier car. This was because of the new independent suspension and increased performance,

As revealed in the autumn of 1964 at the Paris Motor Show alongside the convertible GTS, one could clearly see the handwriting Pininfarina in the styling of the 275 GTB. An attractive hatchback with a truncated end, an elongated soft expiring front grille - typical for Ferrari. Everything is drawn with round shapes.



VERSICHERN SIE IHREN
OLDTIMER DORT,
**WO MAN IHRE
LEIDENSCHAFT
VERSTEHT**

Die Allianz Oldtimerversicherung

Wir bei der Allianz verstehen Ihre Leidenschaft und sorgen dafür, dass Sie unbeschwert unterwegs sein können: mit einer maßgeschneiderten Versicherungslösung für Ihren Oldtimer. Auch für Krafträder und Oldtimersammlungen.

Mehr unter [allianz.de/oldtimer](https://www.allianz.de/oldtimer)

Allianz 



Ab 1965 wurde die 275 GTB-Version auf den Markt gebracht. Das B steht für Berlinette, ein leichtes Reise-Coupé. Ausgestattet mit einem 3268 ccm V12 Heck-Motor aus Aluminium mit 280 PS bei 7000 U/min, bringt es der ca. 1300 kg schwere Sportwagen auf gute 250 km pro Stunde. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt die Kraftmaschine in 6,2 sec.

From 1965, the 275 GTB version was launched on the market. The B stands for Berlinette, a light travel coupe. Fitted with a 3268 cc V12 aluminium rear engine with 280 hp at 7000 rpm, it brings the approx. 1300 kg sports car to a top speed of 250 KM per hour. the engine accelerates from 0 to 100 km / h within 6.2 seconds



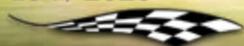
Dabei ist der Fahrkomfort immer gewährleistet. Unabhängige Einzelradaufhängung mit doppelten Querlenkern an allen Rädern und ein Transaxle-Getriebe am Hinterradantrieb sorgen für eine optimierte Straßenlage und die Fahrsicherheit. Zum sicheren Stillstand bringen den Wagen Scheibenbremsen an allen vier Rädern.

Die formbetonte Karosserie thront auf einem Stahlrohr-Rahmen. Werksmäßig sind die 275 GT Fahrzeuge mit Campagnolo-Felgen ausgestattet. Das hier gezeigte Modell hat Borrani-Speichenräder. Dieser optisch gelungene Bolide wurde bei Scaglietti karosseriert. Der Innenraum ist geräumig und mit bequemen Schalensitzen aus Leder ausgestattet.

Der Ferrari 275 GTB ist gerade auf langen Strecken ein komfortabler Tourensprinter. Vom Magazin „Sports Car International“ wurde der 275 GTB zu den 10 Top Sportwagen der 60er Jahre erkoren.

The driving comfort is always ensured. An Independent suspension with double wishbone suspension on all wheels and a transaxle gearbox at the rear wheel drive guarantees an optimized road handling and driving safety. Safty disc brakes bring the car to a halt on all 4 wheels.

The accented body form sits on a tubular steel frame. As a default setting, the 275 GT cars are fitted with Campagnolo wheels. The model shown here has Borrani-spoke wheels. The beautifull shaped car has been successfullly been formed by Scaglietti. The interior is spacious and equipped with comfortable bucket seats in leather. The Ferrari 275 GTB is over the long haul a comfortable Tour sprinter. The „Sports Car International Magazine“ elected the 275 GTB to the top 10 sports cars of the 60s.



ZU VERMIETEN

Gewerbe-/Büroflächen



V12 BUILDING

KÖLN | RHEINLAND

Büroflächen:

von 600 - 12.500 m²

Showroom | Werkstattflächen:

bis 1.000 m²

- Perfekte Infrastruktur
- Top Lage
- Dom-Blick

Das V12 Building wird direkt neben der MOTORWORLD Köln | Rheinland realisiert. Bezug ab Anfang 2022.

Interesse geweckt?

Steffen Wagenblast
Fon + 49 7356 933459
wagenblast@motorworld.de

QUARTETT-TRUMPF

präsentiert
von



LAMBORGHINI MIURA

Die Geschichte des Lamborghini Miura begann bereits 1965, als Ferruccio Lamborghini auf dem Turiner Automobilsalon die Idee eines Mittelmotor getriebenen Sportwagens präsentierte. Das Ergebnis war beeindruckend. Der Neue aus dem Lamborghini-Stall bekam den Namen Miura - nach Antonio Miura, einem spanischen Kampfstierzüchter. Im Heck wirkt ein 4 Liter V12 Motor mit einer Leistung von ca. 360 PS. Dies bringt diesen Supersportler auf eine Höchstgeschwindigkeit von fast 260 km/h. Auf jeder Bank versorgen 6 Weber-Doppelvergaser die Zylinder mit Kraftstoff. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt dieses Kraftpaket in 6,2 Sekunden.

Aber nicht nur der Mittelmotor sorgt für die stabile Straßenlage. Auch die unabhängigen Rad-Aufhängungen an doppelten Querlenkern mit Schraubenfedern und hydraulischen Stoßdämpfern an der Vorder- und Hinterachse sorgen für eine hohe Kurvenstabilität.

Der Miura fand gleich mehrere Käufer. Im Werk wurde weiterentwickelt und zeitnah wurden leistungsstärkere Varianten als S und SV auf den Markt gebracht.

Motor	12-Zylinder-V-Motor
Leistung	355 PS / 261 KW
Vmax	ca. 260 km/h
0-100 km/h	6,7 Sek
ccm	3.929 ccm
kg / Leergewicht	1.293 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	€ 1.100.000 - € 460.000
Baujahr	1966 - 1975

DAS GROSSE CLASSIC-CAR.TV QUIZ SILENT RALLYE



WILLKOMMEN ZU UNSERER KLEINEN RALLYE

Wir freuen uns, dass Sie uns auf der kleinen dreiteiligen Rallye begleiten. Doch freuen Sie sich nicht zu früh, denn das Roadbook hat es in sich. Eine kleine Empfehlung: Lesen Sie die Aufgaben ganz genau durch und betrachten Sie auch alle dazugehörigen Bilder ganz genau. So finden Sie auch ganz sicher den richtigen Weg.

Tragen Sie die Antworten zusammen, denn am Ende sind diese der Schlüssel, um durchs Ziel zu kommen. Dort erwartet Sie eine kleine Überraschung. Aber nur, wenn Sie alle Lösungen und Schlüssel zusammen haben, können Sie erfolgreich durch das Ziel fahren. Viel Glück!

DAS VERFLIXTE ROADBOOK

1. NUMMERNSCHILD VERTAUSCHT

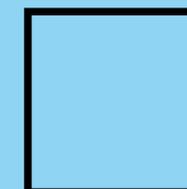
Wieviele Nummernsegmente muss man zwischen der oberen Ziffernschilder-Reihe und der unteren Reihe austauschen, damit beide Kennzeichen die gleiche Summe ergeben?



1 = C
2 = P
3 = A
4 = J
5 = O



LÖSUNG:

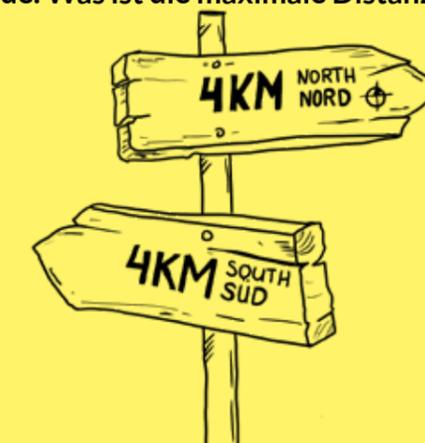
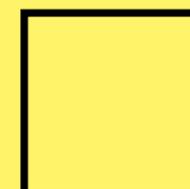


2. NAVIGATION FÜR ANFÄNGER

Im Roadbook steht: Fahren Sie zuerst 4 Kilometer nach Norden und dann wieder 4 Kilometer nach Süden. Gestartet werden darf an jedem beliebigen Punkt der Erde. Was ist die maximale Distanz, die man zwischen Start- und Endpunkt zurücklegen kann.

Notieren Sie den Buchstaben X+1 im Alphabet!

LÖSUNG:



Werden Sie Teil einer MOTORWORLD

Sie handeln mit Oldtimern und Sammlerfahrzeugen, suchen eine Werkstattfläche für Restaurierung und Reparatur von Automobilen, oder Flächen für Lifestyle-Shops, mobilitätsaffine Dienstleistungen, Gastronomie? Dann sichern Sie sich jetzt die attraktivsten Flächen in den neuen Motorworld-Standorten:

MOTORWORLD Köln-Rheinland
 MOTORWORLD Region Stuttgart
 MOTORWORLD München
 MOTORWORLD Zeche Ewald-Ruhr
 MOTORWORLD Mallorca
 MOTORWORLD Manufaktur Berlin
 MOTORWORLD Manufaktur Metzingen
 MOTORWORLD Manufaktur Rüsselsheim Rhein-Main
 MOTORWORLD Manufaktur Region Zürich

Erkunden Sie auf YouTube das erfolgreiche Konzept:
[Motorworld](#)

MOTORWORLD
 RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT

FAHRZEUGMARKT
SHOWROOMS

RESTAURANTS
BARs
LOUNGES

EINSTELLBOXEN

GLAS

MODE
 ACCESSOIRES
 & LIFESTYLE

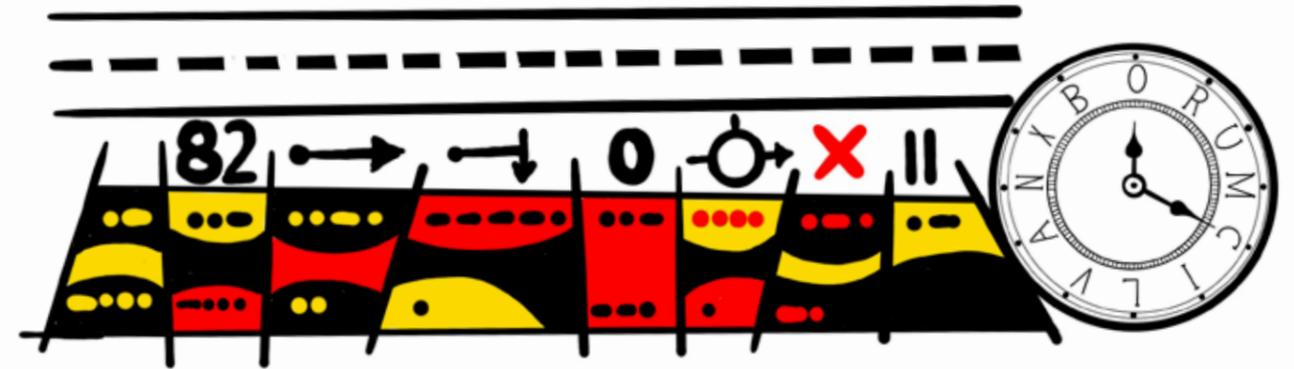
HANDEL & SERVICE: OLDTIMER
LUXUSFAHRZEUGE, SPORTWAGEN
MOTORRÄDER ...

FACH-WERKSTÄTTEN
SERVICE-BETRIEBE
SPEZIALISTEN

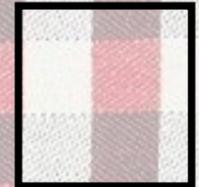
DIENSTLEISTER
SERVICE-AGENTUREN
SHOPS
HANDELsFLÄCHEN

3. VERFLIXTES ROADBOOK

Befolgen Sie die Anweisung, die in dem Bild dargestellt wird. Notieren Sie den Buchstaben.

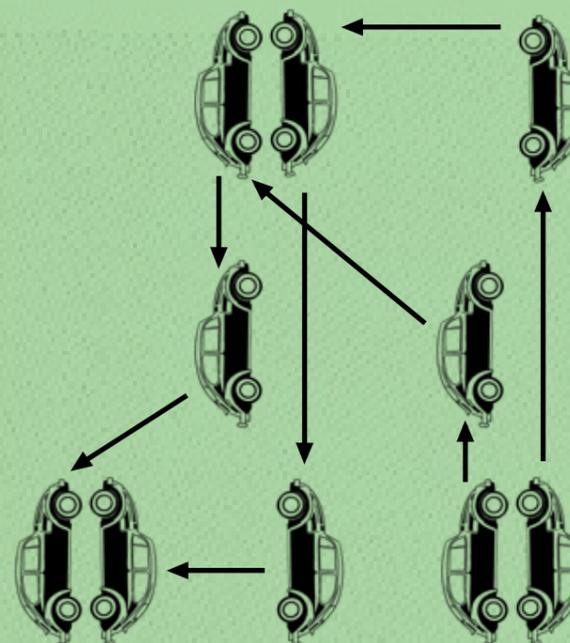


LÖSUNG:



4. SCHLÜSSELFRAGE 1

Hier wird die Grundform einer Technik dargestellt. Es gibt mehrere Bezeichnungen für diese Technik, wie zum Beispiel eine Lang- und eine Kurzform oder auch zwei Plural Formen. Notieren Sie die ersten drei Buchstaben.



LÖSUNG:

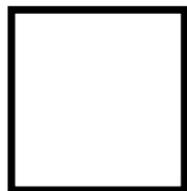


5. CHINESISCHE ZEICHEN

Die gezeigten Wegweiser und Verkehrszeichen führen Sie direkt zur Lösung. Folgen Sie den Zeichen spiralförmig im Uhrzeigersinn und verlassen Sie niemals die Spur. Die Lösung finden Sie im Ziel.



LÖSUNG:



6. GARAGE DER LEGENDEN

In der Garage stehen zwölf Fahrzeuge. Die Typen sind nicht von Bedeutung, vielmehr die Marken. Und einige dieser Marken sind eng mit unserer Legende verbunden. Setzen Sie die Buchstaben in der richtigen Reihenfolge zusammen.



A = !



F = (



I = !



C = „



J = !



D = %



K = (



E = \$



H = !



G = \$



B = \$



L = (

LÖSUNG:



7. AN DER KREUZUNG

Um ins Ziel zu kommen brauchen Sie den Zielort. Leider hat der Rallye-Veranstalter eine kryptische Anweisung in das Roadbook geschrieben, wo genau der Zielort zu finden ist. Er hat allerdings einen klaren Hinweis hinterlassen und der Schlüssel findet sich in der Karte. Gesucht wird der dritte Buchstabe des Zielortes, nachdem der Ort ebenfalls verschlüsselt wurde.



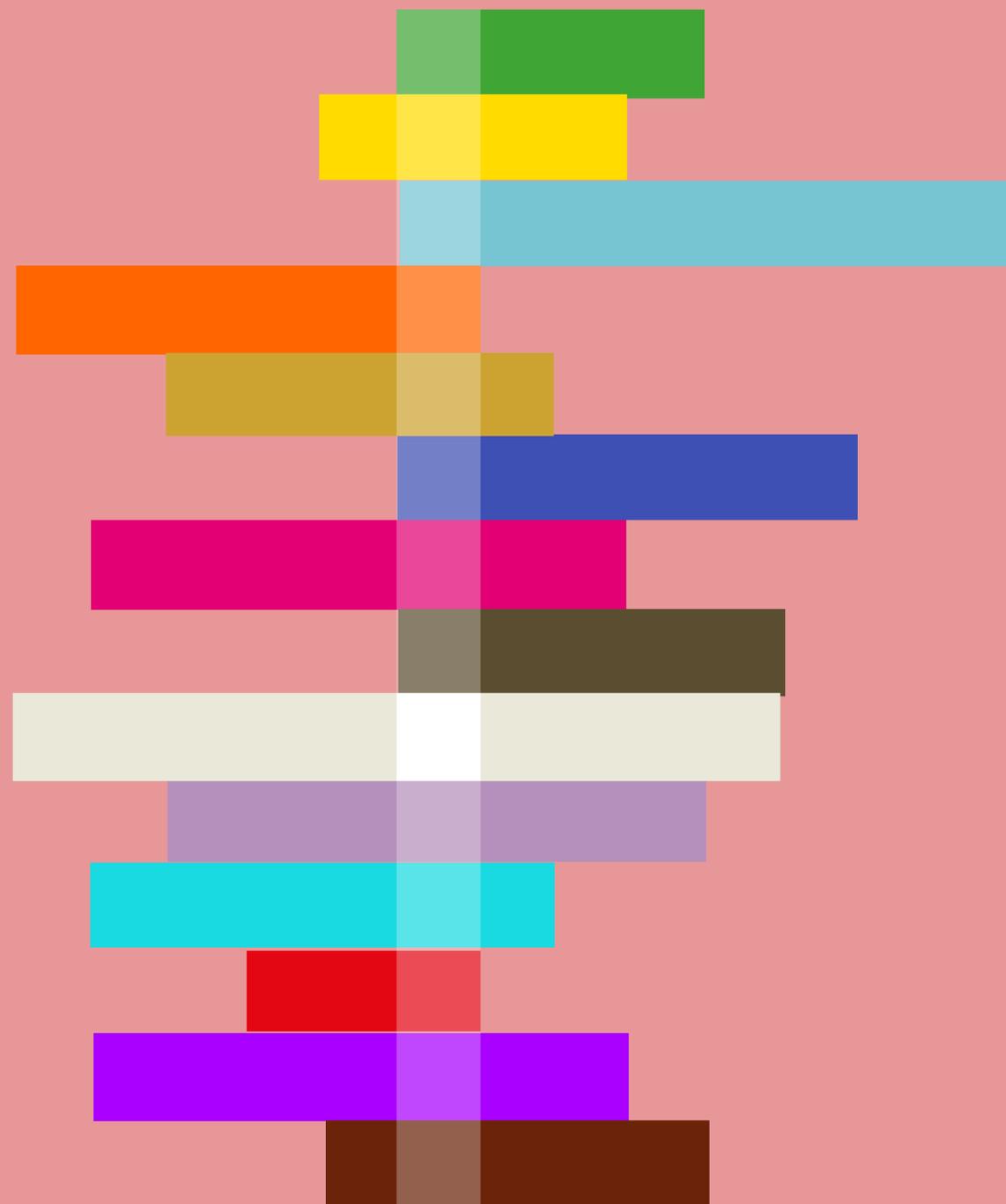
VIER ROBEIS NADIE SCHURBFAM
MEIST PINGUIN SAUFNOD ARTAR
MIELN OM HIRTE HO ATIKIOD.

LÖSUNG:



8. WEGWEISEND

Sie sind schon weit gekommen. Nun stellt Sie das Roadbook vor eine schwierige Aufgabe. Wegweisend sind die Farben. Die Antwort besteht dieses Mal aus zwei Teilen. Es kann nun spannend weiter gehen. Viel Glück!

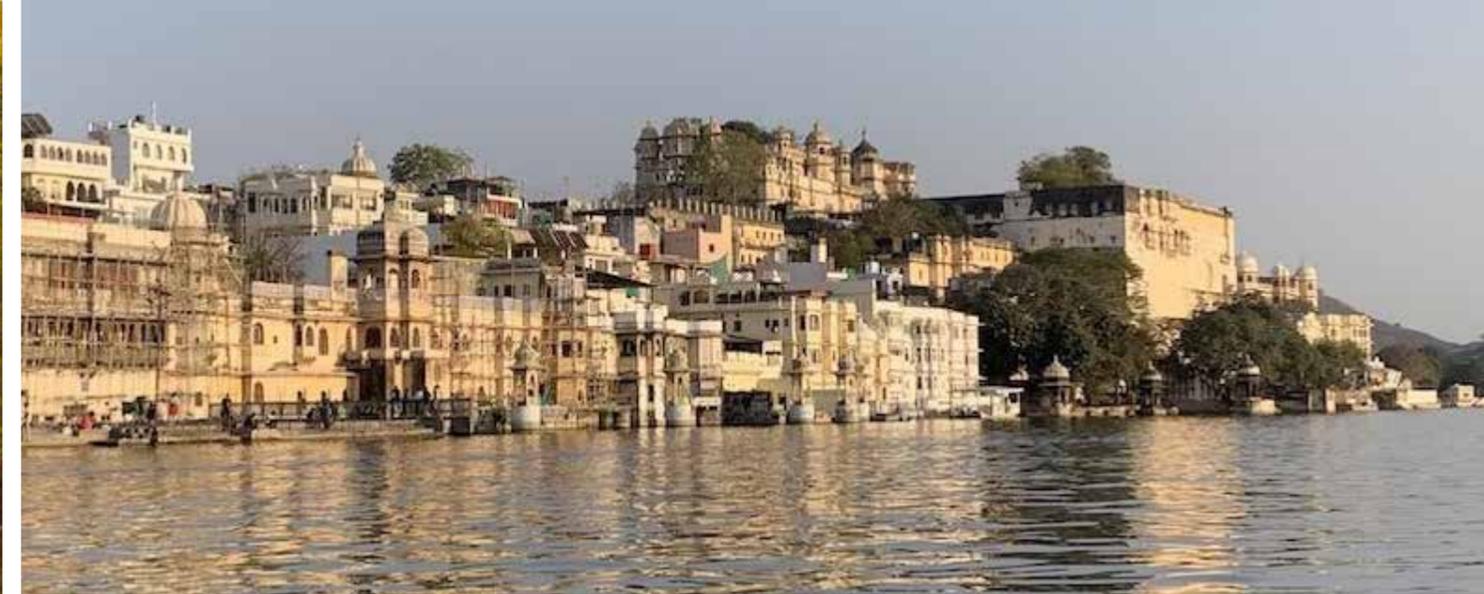


MAHARAJAH MARATHON

Ein Blick ans andere Ende der Welt zeigt, dass auch in Indien das Oldtimer-Hobby sehr beliebt ist. Im Februar diesen Jahres, kurz bevor es auch in Indien zu Einschränkungen wegen des Covid-19 Virus kam, fand eine sehr beeindruckende Rallye statt. Der Maharadscha-Marathon führte 13 Tage lang über eine 3500 Kilometer lange Traumstrecke durch Indien. Der Maharadscha-Marathon ist eine exklusive und äußerst luxuriöse Tour durch die königlichen Paläste und atemberaubenden Tempel von Rajasthan, auch „der farbenfrohe Staat“ genannt und bekannt für seinen lebendigen Lebensstil, seine Landschaft und seine Geschichte.

A look at the other end of the world reveals that the classic car hobby is also very popular in India. A very impressive rally took place in February of this year, shortly before there were restrictions in India due to the Covid 19 virus. The Maharajah Marathon led over 3500 kilometers of dream routes through India for 13 days. The Maharaja Marathon is an exclusive and extremely luxurious tour of the royal palaces and breathtaking temples of Rajasthan, known as the colorful state and known for its vibrant lifestyle, landscape and history.





Die Route führte durch Uttar Pradesh und Gujarat vom Taj Mahal zum Rann of Kutch und darüber hinaus. Atemberaubende Tempelanlagen und historische Festungen gehörten ebenso zu den Tageszielen wie Durchquerungen von Nationalparks mit Tigersichtung oder eine Fahrt durch ein Tiger-Reservat. Die Rallye war sowohl für Anfänger, als auch eingeschworene Rallyefahrer geeignet. Teilnehmen durften Fahrzeuge aller Altersklassen – Oldtimer, Youngtimer und sogar moderne Fahrzeuge. Die Route war in einem ausführlichen Roadbook beschrieben und es gab weder unwegsames Gelände, noch Geschwindigkeits- oder Nachtfahrten.

The route ran through Uttar Pradesh and Gujarat from the Taj Mahal to the Rann of Kutch and beyond. Breathtaking temples and historic fortresses were just as much a part of the day as crossings of national parks with lion sightings or a drive through a tiger reserve. The rally is suitable for beginners as well as committed rally drivers. Vehicles of all ages can participate - oldtimers, youngtimers and even modern vehicles. The route is described in a detailed road book and there are no rough terrain, speed or night drives.

Trotz der langen Strecke wurden in den knapp zwei Wochen Reisezeit immer wieder Tage eingelegt, an denen eine Ruhepause möglich war. Zeit, um sich die indische Kultur anzusehen. In diesem Jahr zum Beispiel in Udaipur. Wer wollte, konnte den Monsunpalast besuchen. Der Palast befindet sich am Ostufer des Pichola-Sees und besteht aus einer riesigen Reihe von Palästen, die zu verschiedenen Zeiten ab 1559 erbaut wurden. Sein Haupteingang ist das dreifach gewölbte Tor, das Tripolia, das 1725 erbaut wurde. Dieses Tor führt zu einer Reihe von Innenhöfen, überlappenden Trennwänden, Terrassen, Korridore und Gärten. Der Palast beherbergt heute ein Museum mit vielen antiken Gegenständen, Gemälden, dekorativen Möbeln und Utensilien aus der königlichen Zeit sowie die Autosammlung des Maharadschas. Am Abend kehrte man ins Hotel zurück. Übrigens das Hotel, in dem James Bond im Film „Octopussy“ übernachtete, das Taj Lake Palace.

In spite of the long distance, days in which a break is possible are repeatedly inserted in the canoeing 2 weeks travel time. Time to take a look at Indian culture. This year, for example, in Udaipur. Those who wanted could visit the Monsoon Palace. The palace is located on the eastern shore of Lake Pichola and is a huge series of palaces that were built at different times from 1559. Its main entrance is through the triple-arched gate - the Tripolia, which was built in 1725. This gate leads to a series of courtyards, overlapping partitions, patios, corridors and gardens. The palace now houses a museum with many antique objects, paintings, decorative furniture and utensils from the royal period as well as the Maharaja's own car collection.

In the evening they returned to the hotel. Incidentally, the hotel where James Bond stayed in the movie „Octopussy“, the Taj Lake Palace.





Die Teams erwartete noch eine Überraschung und einen genaueren Blick in den Palast. Auf persönliche Einladung des Sohnes des Maharadschas, Prinz Lakshyaraj Singh Mewar, und seiner Frau, Prinzessin Nivritti, erhielten die Teilnehmer eine Führung durch den Palast und einen Cocktailempfang.

Die längste Strecke über 309 Kilometer führte von Udaipur nach Pushkar. Die Strecke führte die Teams zuerst über ländliche Gebiete, wo unterwegs immer wieder die freilaufenden Kühe zum Hindernis wurden, zurück auf eine Autobahn.

Das Mittagessen fand auf der Burg Deogarh Mahal statt. Mittlerweile in ein Hotel umgewandelt, lebt die königliche Familie immer noch in einem Teil des Komplexes. Aufgrund der Lage des Schlosses mussten die Teams ihre Fahrzeuge außerhalb parken und auf einen robusten Safari-Jeep umsteigen. Nur so konnten die engen Gassen, gefüllt mit Textilverkäufern, Haushalts- und Elektrowaren-Händlern passiert werden.

Danach ging es weiter nach Ajmer, eingebettet in die Aravalli Range und entlang des Taragarh Hill im Zentrum von Rajasthan. Als die Rallye die Stadt erreichte, war diese voller Menschen, die zum Abendgottesdienst in den Tempel gingen. Jede Straße war überfüllt und mit zusätzlichen Umleitungen ausgeschildert. Eine echte Navigationsaufgabe für die Fahrer.

Nach einer kurzen Pause ging es weiter zum Nachtstopp im benachbarten Pushkar, aber die Chancen auf eine ruhige Nacht wurden zunichte gemacht, da auf dem Gelände eine aufwändige Hochzeit stattfand. Kurz bevor der Bräutigam zu Pferd mit sechs Trommlern eintraf, wurde die gesamte Rallye zur Teilnahme eingeladen. Damen in atemberaubenden Saris gingen durch den Garten, der mit wunderschönen Blumen, Lichtern und Displays geschmückt war. Es gab Pyrotechnik, Live-Entertainer und erstaunliche Musik, die bis spät in die Nacht andauerte.

Überraschungen, die diese Rallye so sympathisch machen!

The teams expected a surprise and a closer look at the palace. At a personal invitation from the Maharaja son, Prince Lakshyaraj Singh Mewar, and his wife, Princess Nivritti, the participants were given a tour of the palace area and a cocktail reception.

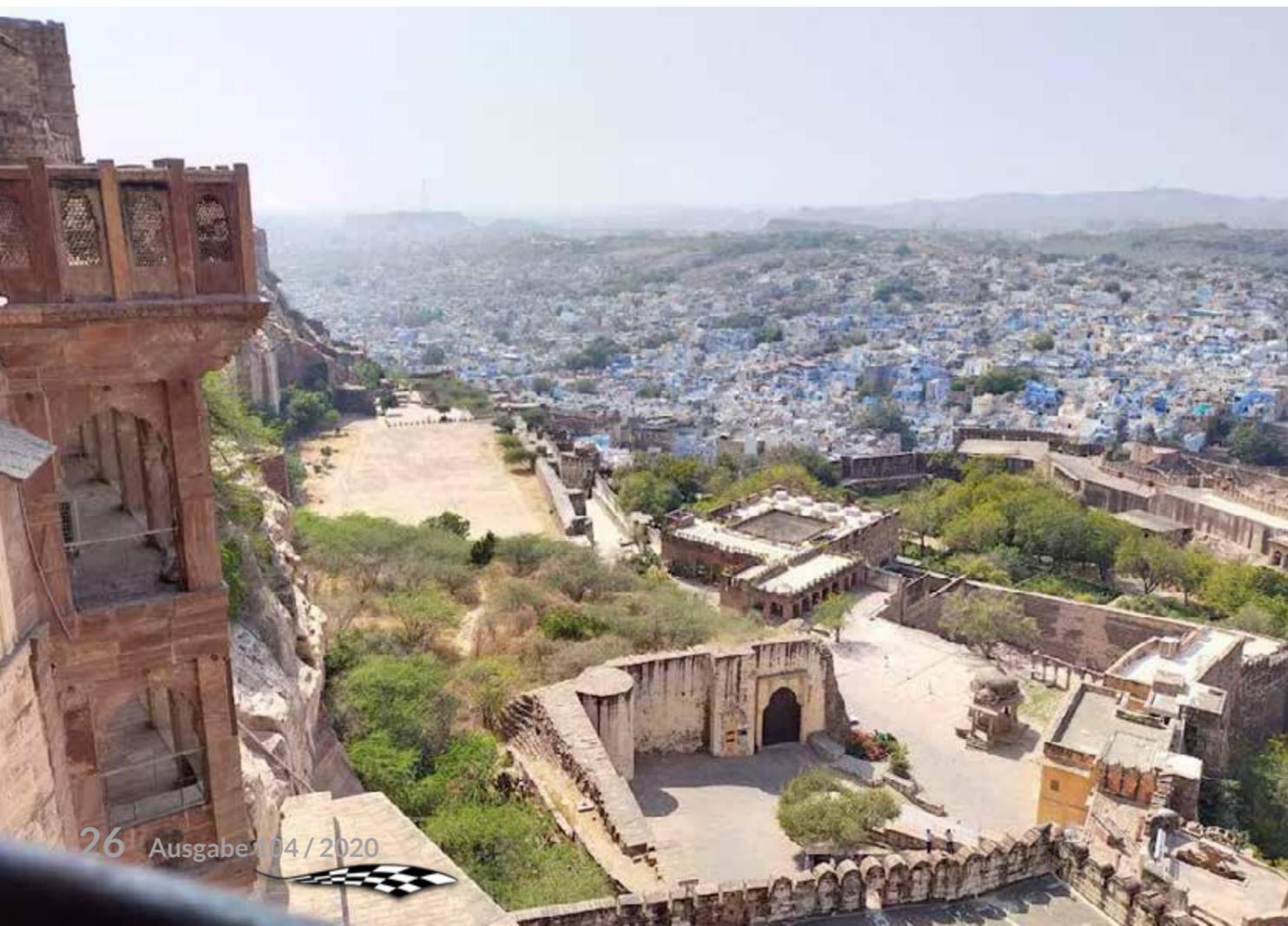
The longest route over 309 kilometers led from Udaipur to Pushkar. The route leads the teams first across rural areas, where the free-range cows repeatedly became an obstacle on the way back to a motorway. Target that day, the greatest Shiva in the world.

Lunch took place at Deogarh Mahal Castle. Now converted into a hotel, the royal family still lives in part of the complex. Due to the location of the castle, the teams had to park their vehicles and convert them to a robust safari jeep. This was the only way to pass the narrow streets with the textile sellers, household goods and electrical goods dealers.

Then we went to Ajmer, embedded in the Aravalli Range and along Taragarh Hill in the center of Rajasthan. When the rally reached the city, it was full of people going to the temple for the evening service. Every street was overcrowded and signposted with additional detours. A real navigation task for the drivers.

After a short break, we continued to our night stop in neighboring Pushkar, but the chances of a quiet night were negated because an elaborate wedding took place on the premises. Shortly before the groom arrived on horseback with six drummers, the entire rally was invited to participate. Ladies in breathtaking saris walked through the garden, which was adorned with beautiful flowers, lights and displays. There was pyrotechnics, live entertainers and amazing music that lasted late into the night.

Surprises that make this rally so personable!





Der deutsche Künstler Bernd Luz zählt zu den wichtigsten zeitgenössischen Pop-Art-Künstlern. Ein Schwerpunkt seiner Werke ist die Automotive-Art. Seine Rennsport-Motive sind in vielen nationalen und internationalen Galerien und Museen zu sehen, unter anderem im Musée de l'Automobile National in Mulhouse, im Katharinenpalast bei St. Petersburg oder im Museo Mille Miglia in Brescia.

Der Drivers & Business Club der Motorworld München stellt aktuell eine limitierte Serie des Künstlers und diplomierten Designers aus: „Rennsport-Ikonen“, so der Titel der Ausstellung, umfasst 18 Pop-Art-Werke, auf denen Bernd Luz wichtige und unvergessliche Rennfahrer und deren Rennwagen in Szene gesetzt hat - Legenden, welche die Motorsportgeschichte geprägt haben. Die Kunstwerke auf Leinwand (Format 110 x 70 cm) können auch erworben werden.

Bereits seit Jahren besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen der Motorworld Group und Bernd Luz. Die individuellen und speziell in der Motorworld präsentierten Serien sind unter anderem am Standort Stuttgart/Böblingen dauerhaft ausgestellt. In der Motorworld Köln-Rheinland hängt parallel zur Ausstellung „Michael Schumacher Private Collection“ eine exklusive Serie als Hommage an den Ausnahme-Rennfahrer.

Eine Besichtigung der „Rennsport-Ikonen“ im Drivers & Business Club München ist nach Terminvereinbarung möglich, Kontakt: muenchen@motorworld.de. Darüber hinaus ist die Serie online unter www.berndluz.de/rennsport-ikonen/ zu sehen.

German artist Bernd Luz is one of the most significant contemporary pop art artists. One main focus of his work is automotive art. His racing motifs can be seen in many national and international galleries and museums, among them the Musée de l'Automobile National in Mulhouse, the Catharine Palace in St. Petersburg and the Museo Mille Miglia in Brescia.

A limited series by the artist and qualified designer is currently on show at the Drivers & Business Club at Motorworld München. The exhibition, called „Racing Icons“, includes 18 pop art works in which Bernd Luz depicts leading and unforgettable racing drivers and their racing cars – legends who have shaped the history of motor sport. These works of art on canvas (in the format 110 x 70 cm) can also be purchased.



The Motorworld Group and Bernd Luz have been working closely together for several years now. The individual series, presented specially for Motorworld, are on permanent exhibition at, among other venues, the location in Stuttgart/Böblingen. Parallel to the „Michael Schumacher Private Collection“ exhibition

, an exclusive series paying tribute to the exceptional racing driver also hangs at Motorworld Köln-Rheinland.

A visit to the „Racing Icons“ exhibition at the Drivers & Business Club in Munich is possible by appointment. Please send an email to muenchen@motorworld.de. The series can also be viewed online at www.berndluz.de/rennsport-ikonen/.

CARS THAT MATTER

GHIA G230 S PROTOTIPO

Die 60er Jahre waren vom Traum des „Space-Ages“ geprägt. Kein Wunder, dass nicht nur die Mode, sondern auch das Automobil-Design von dieser Welle erfasst wurden. Besonders auffällig waren die Designs der italienischen Karosseriefirma Ghia, wie zum Beispiel der 1956 Simca Special, der Chrysler Crown Imperial von 1960, der Chrysler TurboFlite von 1961 oder auch der Plymouth Asimmetrica. Die Fahrzeuge wirkten immer mehr wie Flugzeuge oder Raketen. Meistens wurden nur die Prototypen gebaut und es kam nicht zur Serienproduktion, aber das Publikum durfte die Fahrzeuge mit Begeisterung auf den Automobilausstellungen bestaunen.

The 1960s were marked by the dream of the „space age“. No wonder that not only fashion, but also automotive design were affected by this wave. The designs of the Italian bodywork company Ghia were particularly striking, such as the 1956 Simca Special, Chrysler Crown Imperial from 1960, Chrysler TurboFlite from 1961 or the Plymouth Asimmetrica. The vehicles looked more and more like planes or rockets. Mostly only the prototypes were built and there was no series production, but the public was able to admire the vehicles with enthusiasm at the automobile shows.



FOTOS: Kay MacKenneth

30 Ausgabe 104 / 2020



MOTORWORLD
BULLETIN



1963 stellte Ghia den Ghia G230 S-Prototypen auf dem Turiner Automobilsalon vor. Nachdem Ghia erfolgreich für US-amerikanische und einige italienische Kunden designt und produziert hatte, wollte der damalige Vorstand der Firma, Luigi Segre, ein eigenes Fahrzeug bauen. Die Aufträge für US-amerikanische Firmen gingen zu diesem Zeitpunkt zurück.

Ausgangspunkt war die Plattform des Fiat 2300 S. Aber Segre wollte für den Ghia G230 S nur die besten Komponenten verbauen. Die formschöne Karosserie wurde unter der Leitung des Chefdesigners Sergio Sartorelli kreiert, der bereits den legendären VW Karmann Ghia entworfen hatte.

In 1963 Ghia presented the "Ghia G230 S prototype at the Turin Motor Show. After Ghia had successfully designed and produced for US and some Italian customers, the then director of Luigi Segre wanted to build his own vehicle. Orders for US companies have just continued to decline.

The starting point was the platform of the Fiat 2300 S. But Segre only wanted to use the best components for the Ghia G230 S. The shapely body was created under the direction of chief designer Sergio Sartorelli, who had already designed the legendary VW Karmann Ghia.



1956 wechselte Sergio Sartorelli zu Ghia und arbeitete als Designer. Er war für die kleineren Projekte, darunter einige Nutzfahrzeuge, die auf dem Fiat 600 Multipla und 1100 basierten, zuständig. Mit sein bekanntestes Werk war das Strandauto „Jolly“ .

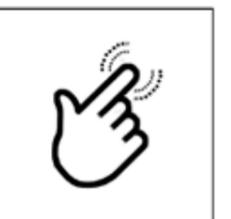
Sartorelli entwarf auch einige Luxusfahrzeuge auf der Basis von Mercedes-Benz, Cadillac Eldorado und Chrysler 400 – vor allem für arabische Kunden, die diese Umbauten hauptsächlich für die Jagd verwendeten.

In 1956 Sergio Sartorelli moved to Ghia and worked as a designer. He was responsible for the smaller projects, including some commercial vehicles based on the Fiat 600 Multipla and 1100. With his most famous work was the beach car „Jolly“.

Sartorelli also designed some luxury vehicles based on the Mercedes - Benz, Cadillac Eldorado and Chrysler 400. Especially for Arab customers who used these conversions mainly for hunting.



**Lesen Sie mehr | Read more
on Luxury-Cars.TV**



” INTERVIEW



SUSANNE KIRSCHBAUM

Seit fast zwei Jahren gibt Susanne Kirschbaum als Center-Managerin der Motorworld Region Stuttgart Vollgas. Umgeben von den außergewöhnlichsten Fahrzeugen der Welt, managt sie gemeinsam mit ihrem Team die Böblinger Erlebniswelt. Was einen Besuch spannend macht, was es Neues zu entdecken gibt und warum sie für Meetings und Tagungen ein interessanter Ort ist, verrät die Powerfrau im Interview.

Frau Kirschbaum, in der Motorworld Region Stuttgart finden sich über 50.000 Quadratmeter voller Mobilität. Haben Sie einen persönlichen Lieblingsplatz?

Die Handelshalle mit all den grandiosen Fahrzeugen. Da gibt es zum Beispiel die wunderschönen Oldtimer von Arthur Bechtel Classic Motors oder auch die Werkstatt von Mohr Klassik, wo man den KFZ-Mechatronikern bei ihrer Arbeit zusehen kann. Als Kontrast dazu dann die Boote von bodenseenautic, die mich stets an Wasserski, eines meiner Hobbies, erinnern. Ich mag einfach das ganze Ambiente hier.

Sie deuten es an, die Motorworld bietet Mobilität in allen Facetten ...

Tatsächlich findet sich auf unserem Gelände eine Riesen-Bandbreite an Autos, Motorrädern und Booten. Passend zu unserem Standort, dem ehemaligen Landesflughafen von Württemberg, gibt es zudem ein Flugzeug in unseren Hallen: Einen Starfighter, der einem ehemaligen Piloten gehört. Ganz wichtig: Wir haben die Vergangenheit, die Gegenwart sowie die Zukunft der Mobilität – und starke Marken, zum Beispiel Bentley, Ferrari, Harley Davidson, Maserati, McLaren, Pagani, Porsche und Rolls-Royce. Alles bei uns zu finden.

Susanne Kirschbaum has been working flat out as Center Manager at Motorworld Region Stuttgart for almost two years. Surrounded by the world's most exceptional vehicles, she and her team manage the world of experiences in Böblingen. The high-power woman reveals in an interview what makes a visit exciting, what new things are waiting to be discovered, and why it is an interesting venue for meetings and conferences.

Ms. Kirschbaum, Motorworld Region Stuttgart covers over 50,000 square metres dedicated to mobility. Do you have a personal favourite spot?

The trade hall with all those fantastic vehicles. For example, there are the beautiful classic cars at Arthur Bechtel Classic Motors or the Mohr Klassik workshop, where you can watch the car mechatronics technicians at work. In contrast to this, there are the boats at bodenseenautic, which always remind me of one of my hobbies, water skiing. I just like the whole ambience here.

You have intimated that Motorworld is home to mobility in all its facets...

There is indeed a huge variety of cars, motorcycles and boats on our grounds. In keeping with our location, the former Württemberg state airport, there is also an aeroplane in our halls, namely a Starfighter owned by a former pilot. And what is very important: We present the past, the present and the future of mobility – and strong brands such as Bentley, Ferrari, Harley Davidson, Maserati, McLaren, Pagani, Porsche and Rolls-Royce. All of these can be found here.



Was gibt es Neues zu entdecken?

Ab Juni ist mit dem „Personal Air Land Vehicle“, kurz PAL-V, der Prototyp eines fliegenden Autos in der Werkstatthalle zu sehen. Wer mal Carsharing ausprobieren möchte, und das mit einem Elektroauto, ist bei deer an der richtigen Adresse. Der Anbieter von e-Carsharing ist seit Dezember bei uns beheimatet. Neu und absolut empfehlenswert ist zudem der RaceRoom. Hier gibt es Rennsimulatoren mit jeglichen DTM- und Formel-1-Rundkursen, die man mit den verschiedensten Rennwagen fahren kann. Maximaler Fun-Faktor! Natürlich lohnt sich auch ein Rundgang jederzeit. Bei uns gibt es immer was Neues zu entdecken – sei es bei den Händlern oder auch in den Glasboxen.

Was macht die Motorworld Region Stuttgart für Tagungen und Seminare so attraktiv?

Ganz klar: das Ambiente. Ruhige erstklassige Tagungs- und Meetingräume inmitten eines Industriedenkmals und außergewöhnlicher Automobile. Ein Erlebnis für alle Teilnehmer. Ein besonderes Schmuckstück ist unsere JU-52-Lounge – da fühlt man sich wie im Cockpit der alten Tante Ju. Sehr beliebt auch die Arthur-Dünkel-Lounge – mit Panoramablick im Herzen der Motorworld. Und übernachten kann man auch bei uns, in einem der beiden V8 Hotels.

Last, but not least: Wie fühlen Sie sich als Frau in einer Männerdomäne?

Meine Familie hat mich geprägt, mein Vater hatte ein Faible für Automobile. Das hat abgefärbt, mir machen Autos Spaß. Insofern: Total easy. Ich stehe meinen Mann!

www.motorworld.de



What's new to discover?

From June, the „Personal Air Land vehicle“, or PAL-V for short, will be on display in the workshop hall as a prototype for a flying car. Anyone wanting to try out car sharing with an electric vehicle should head straight to deer. The e-car sharing provider has been with us since December. Also new and absolutely to be recommended is the RaceRoom. Here there are race simulators with all kinds of DTM and Formula 1 circuits, which can be negotiated with many different racing cars. The ultimate fun factor! A tour is also worthwhile at any time. We always have something new to discover – be it at the dealers or in the glass boxes.

What makes Motorworld Region Stuttgart so appealing for conferences and seminars?

No doubt about it: the ambience. Quiet top-class conference and meeting rooms in the midst of an industrial monument and exceptional automobiles. An experience for every participant. A truly special gem is our JU-52 Lounge, where it feels like being in the cockpit of the old „Auntie Ju“. The Arthur Dünkel Lounge with its panoramic views of the heart of Motorworld is also very popular. And visitors can also spend the night with us in one of the two V8 hotels.

Last, but not least: How do you feel as a woman in a male domain?

My family influenced me, my father had a penchant for automobiles. That rubbed off, I enjoy cars. In this respect: absolutely easy. I can stand my ground!

www.motorworld.de

Was Susanne Kirschbaum in ihrem Beruf bewegt, hat sie im Interview erzählt. Ihre private Seite zeigt sie in unserer Rubrik „Lieblingsstücke“. Hier verrät sie, welche Dinge für sie eine besondere Bedeutung haben.



Vier Pfoten

Hunde sind meine Leidenschaft. Ich bin damit aufgewachsen und kümmere ich mich auch heute noch regelmäßig um den Vierbeiner von Freunden. Teil-Hund ist die Devise.

Four paws

Dogs are my passion. I grew up with them and continue to regularly look after friends' dogs today. Part dog is the motto.



Ferne Länder

Reisen, Reisen, Reisen, fremde Länder und Kulturen kennenlernen. Vorwiegend reise ich in die Wärme, da ich in Südostasien aufgewachsen bin.

Far-away countries

Travel, travel, travel, getting to know foreign countries and cultures. I mainly travel to warm places as I grew up in South-East Asia.



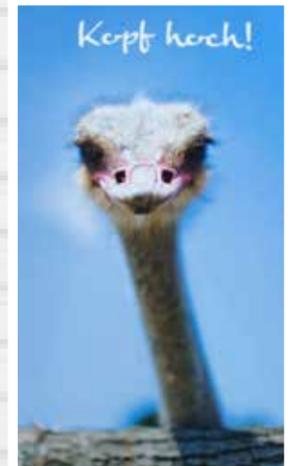
Susanne Kirschbaum told us in an interview what moves her professionally. She shows her private side in our section called „Favourite pieces“. Here she reveals what things have a special significance for her.

Der Strauß

Diese Postkarte mit dem Strauß spiegelt meine Einstellung wider. Immer positiv denken und den Kopf hoch!

The ostrich

This postcard with the ostrich reflects my attitude. Always think positively and keep your head up!



Korea-Truhe

In den 60er Jahren haben meine Eltern diese Korea-Truhe fertigen lassen. Sie wurde 27 Mal lackiert.

Korea chest

My parents had this Korea chest made in the 1960s. It was painted 27 times.



Meine Lieblingsautos / My favourite cars

Die beiden Minis. Links der „Alte“, MINI Cooper S Cabrio mit JCW Fahrwerk (Baujahr 2008, 201 PS), den ich vor einem Jahr gegen den neuesten MINI JCW Cabrio mit 231 PS getauscht habe. Machen beide unbändigen Spaß zu fahren.

The two Minis. On the left is the „old“ Mini Cooper S convertible with JCW suspension (built in 2008, 201 horsepower), which I swapped a year ago for the latest Mini JCW convertible with 231 horsepower. Both are real fun to drive.

90Y DISEGNO DI PININFARINA TEIL 4

In den 70er Jahren wurde Pininfarina zu einem Unternehmen, das in der Lage war, alle Dienstleistungen im Bereich des Automobilesdesigns und dessen Entwicklung zu liefern. Vom Produktdesign über die Styling-Forschung bis hin zur technischen Entwicklung, der Konstruktion und weiterführend sogar bis hin zur Serienproduktion. Das Design- und Forschungslabor wurde erweitert und seit 1972 hatte man sogar einen Windkanal, um auch aerodynamische Forschung zu betreiben. (siehe Teil 3 der Historie von Pininfarina).

In the 1970s, Pininfarina became a company that was able to provide all services in the field of automotive design and its development. From product design to styling research to technical development, construction and even further to series production. The design and research laboratory was expanded and since 1972 there was even a wind tunnel to carry out aerodynamic research. (see also part 3 about the history of Pininfarina).





FIAT 124 Spider



FIAT 1500 Spider



1963 FIAT 2300 Lausanne Coupé



1962 Alfa Romeo 2600

In diesem Teil wollen wir vor allem die Serienfahrzeuge, die bei Pininfarina gezeichnet wurden, betrachten. Zwar waren gerade die 60er Jahre bei Pininfarina von den formschönen Prototypen geprägt, doch auch in dieser Zeit zeichnete Pininfarina bereits für einige sehr bedeutende Serienmodelle verantwortlich, wie zum Beispiel dem Fiat 124. Im November 1966 wurde auf dem Turiner Automobilsalon der Fiat 124 Spider vorgestellt – ein Cabriolet als 2 plus 2 Sitzler. Die Resonanz auf die Präsentation war seitens der Automobil-Redakteure ausschließlich positiv und der Erfolg zeichnete sich bereits zu Beginn der Produktion ab.

Der Fiat 124 Spider basiert auf dem Fahrgestell des Fiat 124, war aber um 14 cm gekürzt. Dieses Modell wurde 1966 zum „Auto des Jahres“ gekürt. Die von Pininfarina entworfene, selbst tragende Karosserie zeigt klare und eher unspektakuläre Linien. Die Frontpartie ist zeitlos und unverwechselbar. Die Kühlerhaube ist glatt und elegant. Selbst Elemente wie die Türgriffe sind der Linie treu und reduziert filigran. Das Design fand beim Publikum großen Anklang und bis 1970 wurden 30.000 Modelle des Spider verkauft.

From 1972, Pininfarina also had its own wind tunnel, in which research projects and investigations on the aerodynamics of Pininfarina could be carried out as a subcontractor. Models such as the wedge-shaped Alfa Romeo P33 Cuneo from 1971, the NSU RO-80 Coupé study, the Alfa Romeo Alfetta Spider from 1972 or the Ferrari 512S Modulo were created in the wind tunnel. Thanks to its know-how, Pininfarina even received public research contracts, such as the development of the CNR e1 study for the Italian National Council for Research (CNR). With this aerodynamic study, Pininfarina achieved a CW value of 0.172. Fiat also awarded some research contracts to Pininfarina, such as the development of the ecological city car Ecos in 1978. Other highlights of the 1970s from the Pininfarina wind tunnel are the Ferrari 375 GT / 4 BB, Autobianchi A112 Giovanni, the Ferrari CR25 study with spoiler on the front from 1974 and the Jaguar XJ Spider from 1978. The Peugeot Peugette from 1978 offers exceptional design, in which the rear clearly resembles the front. For Chevrolet, Pininfarina built the study of the shapely XP-897 GT. In 1980, the Pinin study was built for Ferrari's 50th anniversary.

FOTOS: Kay MacKenneth Pininfarina



1960 Pininfarina PF-X



Serienmodelle wurden immer mehr zum Geschäft des italienischen Karosseriebau-Unternehmens. Pininfarina erhielt sehr viele Aufträge von Fiat. In dieser Zeit entstanden auch die Entwürfe zu dem Fiat Dino. Der Fiat Dino wurde sowohl als Spider und als auch als Coupé im Zeitraum von 1966 bis 1973 gebaut. Vorgestellt wurde der Spider 1966 auf dem Automobil-Salon in Turin anlässlich des 100sten Geburtstages des Firmengründers Giovanni Agnelli. Das Coupé wurde erst ein Jahr später auf dem Genfer Automobilsalon präsentiert.

Die formschöne Karosserie wurde in der Designschmiede von Pininfarina entworfen. Eine fließend wellenförmige Seitenlinie zieht sich bis zu den tief liegenden vorderen Scheinwerfern. Das Heck reißt stufenförmig ab und verläuft schräg nach unten. Mit den großen Rückleuchten erinnert der Fiat äußerlich an einen Ferrari.

Series models became more and more the business of the Italian body-building company. Pininfarina received many orders from Fiat. During this time, the designs for the Fiat Dino were also created. The Fiat Dino was built as a spider and a coupé from 1966 to 1973. The Spider was presented in 1966 at the Turin Motor Show on the occasion of the 100th birthday of the company's founder Giovanni Agnelli. The coupé was only presented at the Geneva Motor Show a year later.

The shapely body was designed by Pininfarina in the design workshop. A flowing wavy side line extends to the low-lying front headlights. The rear tears off in stages and runs diagonally downwards. With the large taillights, the Fiat is reminiscent of a Ferrari.

FOTOS: Kay MacKenneth



1970 Ferrari 512S Modulo



FOTOS: Kay MacKenneth

In den 70er Jahren zählten der Ferrari 365 GT/4 oder auch der Ferrari 356 GTC/4 zu den Design-Highlights der Serienfahrzeuge.

Für viele Ferraristi ist er der Ferrari mit dem besten Sound, für andere der am meisten unterschätzte. Der Bucklige - Il Gobbone - taufte ihn seinerzeit die Autojournalisten wegen seiner geschwungenen Gürtellinie. Auf der Straße trifft man auf diesen Oldtimer höchst selten, denn er wurde nur 505 Mal gebaut. Vorgestellt wurde der Ferrari 365 GTC/4 im Jahr 1971 auf dem Genfer Automobilsalon. Er war als Nachfolger des 365 GT 2+2 gedacht und am Ende ein Kompromiss zwischen einem echten Zweisitzer und einem 2+2. Tatsächlich ist im Fond kein wirklich vernünftiger Sitzplatz und an den Sportler Daytona kommt der 365 GTC/4 auch nicht heran, obwohl er einen wunderbar grollenden Motorspund hat und eine Höchstgeschwindigkeit von rund 260 km/h erreicht. Doch das einst als wenig aufregend deklarierte Design erweist sich heute als zeitlos elegant und unaufdringlich - wie so manche Karosserie aus dem Hause Pininfarina.

In the 1970s, the Ferrari 365 GT / 4 or the Ferrari 356 GTC / 4 were among the design highlights of the series vehicles.

For many Ferraristi it is the Ferrari with the best sound, for others the most underrated. The hunchback - Il Gobbone was baptized by car journalists at the time for his curved beltline. You rarely come across this classic car on the road because it was only built 505 times. The Ferrari 365 GTC / 4 was presented in 1971 at the Geneva Motor Show. It was intended as the successor to the 365 GT 2 + 2 and in the end a compromise between a real two-seater and a 2 + 2. In fact, there is no really sensible seat in the rear and the 365 GTC / 4 does not come close to the Daytona, although it has a wonderfully rumbling engine and reaches a top speed of around 260 KM / h. However, the design, which was once declared to be less exciting, is now proving to be timeless elegant and unobtrusive - like many bodies from Pininfarina.





FOTOS: Kay MacKenneth

1980 feierte Pininfarina sein 50. Jubiläum. Die Kooperation mit Ferrari wurde mit dem Modell „Mondial“ fortgesetzt. Wie bereits beim Ferrari 308 GTB von 1975 hatten auch die Folgemodelle ein deutliches Merkmal – die Keilform. Diese setzt sich auch im Ferrari 208 von 1982, dem GTO von 1984 und dem 348 von 1989 fort. In den 80er Jahren entwarf Pininfarina auch zwei der Meilensteine in der Automobilhistorie, den Ferrari F40 (1987) und den Testarossa (1984). Für Fiat wurde der Autobianchi und der Lancia Gamma umgestaltet. Der französische Kunde PSA ließ bei Pininfarina den Peugeot 205 Baujahr 1983, Peugeot 405 (1987) und den 605 von 1989 gestalten.

In 1980 Pininfarina celebrated its 50th anniversary. The cooperation with Ferrari continued with the „Mondial“ model. As with the Ferrari 308 GTB from 1975, the follow-up models also had a clear feature - the wedge shape. This continues in the Ferrari 208 from 1982, the GTO from 1984 and the 348 from 1989. In the 1980s, Pininfarina also designed two of the milestones in automotive history, the Ferrari F40 (1987) and the Testarossa (1984). The Autobianchi and Lancia Gamma were redesigned for Fiat. The French customer PSA had the Peugeot 205 built in 1983, Peugeot 405 (1987) and the 605 from 1989 designed by Pininfarina.



1975 Ferrari 308 GTS



www.motorworld.de/messen



19. – 20. Sept. 2020

Fürstentfeld *near Munich*

www.motorworld-oldtimertage.de



18. – 22. Nov. 2020

Lange Nacht der Boote & Oldtimer: 18. Nov. 2020
Night of boats & classic cars

Berlin, Messe unterm Funkturm
fair at the radio tower



See you 2021!

Messe Friedrichshafen/Bodensee
fair, lake Constance

www.motorworld-classics-bodensee.de



Peugeot 404 Cabriolet



1987 Cadillac Allanté

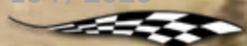
Ab 1981 kehrte Pininfarina auch wieder zurück zur Direktvermarktung und Produktion der eigenen Marke und verkaufte den Spidereuropa, der auf dem Fiat 124 Spider basierte. Fiat hatte die Produktion eingestellt. Deshalb hatte Pininfarina die Produktion übernommen und den Spider vor allem für den US-amerikanischen Markt produziert. Ein Großauftrag aus den USA hatte zur Folge, dass Pininfarina Ende der 80er Jahre noch einmal erweiterte. Wegen des Auftrags von Cadillac, den neuen Allanté zu produzieren, kaufte Pininfarina eine alte Holzfabrik in San Giorgio Canavese. Dort wurden die Cadillacs am Fließband die Karosserien lackiert sie und mit der gesamten Innenausstattung versehen. Die fertigen Karosserien wurden dann per Flugzeug zurück nach Detroit gebracht und erst dort die Mechanik installiert. Das galt zwischen 1986 und 1993 als das längste Fließband der Welt.

Ab 1981 kehrte Pininfarina auch wieder zurück zur Direktvermarktung und Produktion ihrer eigenen Marke. Sie verkauften den Spidereuropa, der auf dem Fiat 124 Spider basierte. Fiat hatte die Produktion eingestellt. Deshalb hatte Pininfarina die Produktion übernommen und den Spider vor allem für den US-amerikanischen Markt produziert. Ein Großauftrag aus den USA hatte zur Folge, dass Pininfarina Ende der 80er Jahre noch einmal erweiterte. Wegen des Auftrags von Cadillac, den neuen Allanté zu produzieren, kaufte Pininfarina eine alte Holzfabrik in San Giorgio Canavese. Dort wurden die Cadillacs am Fließband die Karosserien lackiert sie und stattete sie mit der gesamten Innenausstattung aus. Die fertigen Karosserien wurden dann per Flugzeug zurück nach Detroit gebracht und erst dort die Mechanik installiert. Es galt zwischen 1986 und 1993 das längste Fließband der Welt.

SOUTHERN CROSS SAFARI

Die spektakuläre Southern Cross Safari von Rally the Globe bot nicht nur ein episches, 3.600 km langes Abenteuer durch Ostafrika, sondern auch einen überraschenden Gewinner. Eine weitere Bestätigung des Rufs von Rally the Globe als führender Veranstalter solcher beeindruckender konkurrenzbetonter Exkursionen, die verehrten Autos aus vergangenen Tagen vorbehalten sind.

Rally the Globe's spectacular Southern Cross Safari delivered not only an epic 2,000-mile (3,600km) driving adventure through East Africa but also a surprise, last-gasp winner. It was also a further endorsement of Rally the Globe's reputation as the premier club in the successful delivery of such impressive competitive driving escapades reserved for revered cars from days gone by.



Nach 19 Tagen höchst anspruchsvoller Fahrt durch herrliche Berge, Wildreservate und private Anwesen in Kenia und Tansania war es der Bentley 4 ½ Le Mans von 1927, besetzt mit dem britischen Ehepaar Keith und Norah Ashworth, der sowohl den Gesamtsieg der Southern Cross Safari als auch den Sieg in der Klasse 1 Vorkriegskategorie holte.

Der Sieg war eine Überraschung, da ein Großteil des Events von einer Phalanx klassischer Porsches beherrscht wurde. Kurz vor dem Ziel führten drei der besten Ferdinands die Rangliste an. Darüber hinaus lag der 2-Liter-Elfer von 1965, den sich Gavin und Diana Henderson teilten, immer noch vorne, als die Autos am letzten Tag bei den kniffligen Geschwindigkeits- und Gleichmäßigkeitsprüfungen in Taita Hills an den Start gingen, das einst von Michele Moutons Audi quattro erobert wurde.

Navigations- und Timing-Fähigkeiten waren gefragt, und als die Hendersons ins Stocken gerieten, blühten die Ashworths auf – der Bentley bahnte sich seinen Weg an die Spitze der Gesamtwertung, nachdem er die letzten Abschnitte nur als Achter begonnen hatte.

After 19 days of highly challenging driving through the magnificent mountains, game reserves and private estates of Kenya and Tanzania, it was the 1927 Bentley 4 ½ Le Mans – crewed by British husband and wife team Keith and Norah Ashworth – that took overall Southern Cross Safari honours and with them also the spoils in the Class 1 Pre-War category.

Their victory came as something of a surprise as much of the event had been dominated by a phalanx of classic Porsches. At one stage close to the finish three of Ferdinand's finest topped the leader-board. Moreover, the 2-litre 1965 911 shared by Gavin and Diana Henderson was still in front as the cars set out on the final day's tricky speed and regularity tests set Taita Hills, once famously conquered by Michele Mouton's Audi quattro.

Navigation and timing skills were at a premium and, as the Henderson's faltered, so the Ashworths prospered – the Bentley blasting its way to the top of the standings having started the final sections only in eighth place.





„Das Leistungsgewicht eines Bentley besteht aus Leistung und viel Gewicht. Zu wissen, wie man diese beiden Kräfte kontrolliert, macht den Unterschied“, erklärte der siegreiche Fahrer, der sich verständlicherweise über seinen bahnbrechenden Erfolg freute und seiner Beifahrer-Ehefrau schnell für ihre geschickte Unterstützung Tribut zollte. „Diesen Sieg zu holen bedeutet so viel, weil es unser erster Sieg bei einer Langstrecken-Rallye ist. Und wir haben es geschafft, weil ich den besten Navigator habe! „ Nachdem die ehemals Führenden auf den fünften Gesamtrang zurückgefallen waren, waren Lars und Annette Rolner als erste Porsche zu Hause. Das dänische Duo genoss das Leben in seinem markanten Martini-farbigem 3,2-Liter-911 von 1974 und wurde Zweiter hinter dem Bentley und erhielt die Auszeichnung in der klassischen Kategorie.

“A Bentley's power-to-weight-ratio is all power and lots of weight; knowing how to control these two forces is what makes the difference,” explained the winning driver who was understandably delighted with his landmark success and quick to pay tribute to his co-driver wife for her skilful support. “To take this win means such a lot, because it's our first ever endurance rally win. And we did it because I've got the best navigator!” With the erstwhile leaders slipping back to finish fifth overall, Lars and Annette Rolner were the first Porsche home. Relishing life in their striking Martini coloured 1974 3.2-litre 911, the Danish duo finished second behind the Bentley and took the Classic Category honours.





Wie Keith Ashworth war Lars schnell dabei, die Teamarbeit seiner mitfahrenden Frau zu würdigen. „Ich habe das Glück, einen großartigen Navigator zu haben, und ich bin froh, hier auf dem Podium zu stehen und nicht vor dem Scheidungsrichter!“, scherzte er. „Es gab viel mehr Regen als erwartet, was wiederum zu schrecklichen Straßenverhältnissen führte, aber wir hatten keine wirklichen Probleme. Kenia ist ein wunderschönes Land mit großer Gastfreundschaft, und das Lächeln, das wir entlang der Straßen gesehen haben, wird uns noch lange begleiten.“

Like Keith Ashworth, Lars was quick to credit the team-work of his co-driving wife. "I'm lucky to have a great navigator and I'm happy to be here on the podium and not in the divorce courts!" he joked. "There was much more rain than we'd expected, which in turn led to some terrible road conditions but we suffered no real problems. Kenya is beautiful country with great hospitality, and the smiles we've seen along the road will stay with us for a long time."

**Lesen Sie mehr | Read more
on Luxury-Cars.TV**



DIY GARAGE TEIL 1 MESSINSTRUMENTE



FOTOS: BMW

60 Ausgabe 104 / 2020





Richtig Gemessen

Das Messen und Prüfen gehört in der Werkstatt zu den häufigsten Aufgaben und fordert immer wieder spezielle Messgeräte oder Prüflehren. Als Messgerät bezeichnet man Werkzeuge, mit denen anhand einer genormten Skala, einem Strichmaß oder einer Winkelanzeige, das Endmaß oder ein Abstand gemessen werden kann. Solche Messgeräte sind zum Beispiel die Schieblehre, Mess-Schraube, Winkelmesser oder auch die Messuhr. Die zu messende Länge oder der zu messende Winkel wird als Messgröße bezeichnet. Die Einheit der Messskalen ist genormt, so dass eine exakte Reproduktion jederzeit möglich ist. Das Ergebnis des Messens bezeichnet man als Istmaß. Dieses wird durch einen Zahlenwert oder eine Einheit angegeben.

EINHEITEN

In Sèvres bei Paris wird der sogenannte Urmeter aufbewahrt. Dieser wurde als 1873 bei der Meter Konvention als Maß festgelegt und bezeichnet das 40 000 000 Teil des Erdumfanges über die Pole gemessen. 1960 wurde dieses Maß als ungültig erklärt und man definierte bei der Internationalen Meter Konvention die Wellenlänge des von dem Edelgas Krypton ausgesandte Lichts als Basiseinheit für die Längeneinheit Meter. $1\text{m} = 1\,670\,763,73$ Wellenlängen dieses Lichts.

So definierte man den Meter wie folgt:

$1\text{m} = 10\text{dm} = 100\text{cm} = 1000\text{mm} = 1\,000\,000\ \mu\text{m}$

In England, den USA, Canada und vielen weiteren angelsächsischen Ländern wird die Maßeinheit Zoll verwendet.

1" (Zoll) = 25,40 mm. Man unterteilt diese Maßeinheit dann immer durch eine Halbierung: $\frac{1}{2}$ ", $\frac{1}{4}$ ", $\frac{1}{8}$ ", $\frac{1}{16}$ " etc.

Measuring correctly

Measuring and testing is one of the most common tasks in the workshop and always requires special measuring devices or test gauges. A measuring device is a tool that can be used to measure the final dimension or a distance using a standardized scale, a line measure or an angle display. Such measuring devices are, for example, the caliper, micrometer, protractor or the dial gauge. The length to be measured or the angle to be measured is called the measured variable. The unit of the measuring scales is standardized so that an exact reproduction is possible at any time. The result of the measurement is called the actual dimension. This is indicated by a numerical value or a unit.

UNITS

The so-called master meter is kept in Sèvres near Paris. This was established as a measure in 1873 at the Meter Convention and describes the 40,000,000 part of the earth's circumference measured over the poles. In 1960 this measure was declared invalid and the wavelength of the light emitted by the noble gas krypton was defined as the base unit for the length unit meter in the International Meter Convention. $1\text{m} = 1\,670\,763.73$ wavelengths of this light.

How to define the meter as follows:

$1\text{m} = 10\text{dm} = 100\text{cm} = 1000\text{mm} = 1\,000\,000\ \mu\text{m}$

The unit of measurement is used in England, the USA, Canada and many other Anglo-Saxon countries.

1 "(inch) = 25.40 mm. This unit of measurement is then always divided into halves: $\frac{1}{2}$ ", $\frac{1}{4}$ ", $\frac{1}{8}$ ", $\frac{1}{16}$ " etc.





Das Lineal

Die einfachste Form eines Längenmeßgerätes ist das Lineal, auch als Strichmaßstab bezeichnet. Mit dem Lineal lassen sich Messwerte am Werkstück über die Strichskala entlang der Kante des Strichmaßstabs messen. In der Regel verwendet man in der Oldtimer-Werkstatt ein Stahlmaßstab mit einer 0,5 und 1mm Skala. Diese Stahl-Lineale sind sehr präzise und lassen sich auch über Wölbungen biegen. Weniger genau sind Rollmaßbänder oder Zollstöcke.

Messschieber (Schieblehre)

Die Schieblehre, auch Messschieber genannt, ist wegen ihrer vielseitigen Verwendbarkeit, z.B. der Außen-, Innen- und Tiefenmessungen) das am häufigsten benutzte Meßzeug. Sie besteht aus einem Maßstab, dem Lineal, an dem zwei Meßschenkel winkelrecht, d.h. im rechten Winkel bei 90 Grad, angebracht sind. Der eine Schenkel ist mit dem Maßstab fest verbunden, der andere läßt sich auf dem Maßstab verschieben, diesen Teil nennt man den Schieber.

Es gibt Schieblehren mit einer Ablesemöglichkeit von 1/10 oder 1/20, seltener jedoch 1/50 mm - Die Bruchteile der Millimeter werden mit Hilfe eines Nonius abgelesen.

Der Nonius ist ein Hilfsmaßstab. Er ermöglicht die Bestimmung kleinerer Messgrößen, die nicht mehr direkt von der Teilung des Lineals abgelesen werden können.

Beim Zehner-Nonius (Bild Links) sind 9 mm in 10 Teile geteilt. Ein Noniusabschnitt ist also 9 mm:10 = 0,9 mm lang, während die Teilung auf dem Hauptmaßstab 1 mm beträgt. Durch den Unterschied dieser beiden Teilungen kann man auf 1/10 mm genau ablesen.

Beim Zwanziger-Nonius sind 19mm in 20 Teile geteilt. Ein Noniusteil ist in diesem Falle $19:20 = 0,95$ mm lang und die Meßgenauigkeit demnach $1 - 0,95 = 0,05$ mm = 1/20 mm.

Beim Ablesen betrachtet man den Nullstrich des Nonius als Komma, das die Ganzen von den Zehnteln trennt. Man liest also zuerst links vom Nullstrich auf dem Hauptmaßstab die vollen Millimeter ab und sucht dann rechts vom Nullstrich den Teilstrich des Nonius, der sich mit einem Teilstrich des Hauptmaßstabes deckt. Dieser gibt dann die Zehntel an. Der Nullstrich des Nonius darf dabei auf keinen Fall mitgezählt werden. Beim Ablesen von Schieblehren mit 1/20, 1/50 oder einem Zollnonius ist entsprechend zu verfahren.

Beim Messen mit der Schieblehre sollen die Schenkel der Lehre möglichst weit über das Werkstück geführt werden.

Dabei ist auf saubere Meßflächen, richtigen Meßdruck und richtiges Halten der Lehre zu achten.

The ruler

The simplest form of a length measuring device is the ruler, also known as the line scale. The ruler can be used to measure measured values on the workpiece via the line scale along the edge of the line scale. As a rule, a steel scale with a 0.5 and 1mm scale is used in the classic car workshop. These steel rulers are very precise and can also be bent over arches. Rolling tape or rulers are less accurate.

Caliper (caliper)

The caliper, also called caliper, is the most commonly used measuring tool because of its versatility (e.g. outside, inside and depth measurements). It consists of a scale, the ruler, on which two measuring legs are attached at right angles, i.e. at right angles at 90 degrees. One leg is fixed to the scale, the other can be moved on the scale, this part is called the slide.

There are calipers with a reading option of 1/10 or 1/20, more rarely 1/50 mm - The fractions of a millimeter are read using a vernier.

The vernier is an auxiliary measure. It enables the determination of smaller measurement variables that can no longer be read directly from the division of the ruler.

The Zehner vernier (Fig. 64) divides 9 mm into 10 parts. A vernier section is therefore 9 mm: 10 = 0.9 mm long, while the division on the main scale is 1 mm. Due to the difference between these two divisions, it can be read to an accuracy of 1/10 mm. The 20mm vernier is divided into 20 parts by 19mm. In this case, a vernier part is $19:20 = 0.95$ mm long and the measuring accuracy is $1 - 0.95 = 0.05$ mm = 1/20 mm.

When reading, the zero line of the vernier is viewed as a comma that separates the whole from the tenths. So you first read the full millimeters to the left of the zero line on the main scale and then look to the right of the zero line for the graduation of the vernier, which coincides with a line of the main scale. This then gives the tenth. The zero line of the vernier must never be counted. Proceed accordingly when reading calipers with 1/20, 1/50 or a inch nonius.

When measuring with the slide gauge, the legs of the gauge should be guided as far as possible over the workpiece.

Make sure that the measuring surfaces are clean, the measuring pressure is correct and the gauge is held correctly.





Mikrometer

Bei dem Mikrometer, auch Schraublehren bzw. Messschrauben genannt, benutzt man die Steigung eines Gewindes zur Ermittlung von Längen oder Durchmessern, denn jede volle Umdrehung der Schraubspindel ruft eine bestimmte, gleichbleibende Maßänderung hervor; die Schraubspindel wird damit zum Träger der Maßeinheit

Bei der meist üblichen Steigung der Spindel von 0,5 mm sind auf der Trommel der Mantelhülse, 50 Teilstriche angebracht. Die kleinste, direkt ablesbare Maßgröße ist demnach 0,01 mm (0,50:50). Um stets gleichen Meßdruck zu erhalten, ist die Meßschraube mit einer Ratsche (Gefühlsschraube) versehen.

Die ganzen und halben Millimeter werden auf der Skalenhülse, die Hundertstel auf der Mantelhülse abgelesen. Gibt die Mantelhülse auf der Skalenhülse einen halben Millimeter frei, so muß dieser zu den Hundertsteln zugezählt werden

Niemals die Meßtrommel gewaltsam anziehen oder die Schraublehre über das Werkstück pressen!

Micrometer

With the micrometer, also called screw gauges or micrometers, the pitch of a thread is used to determine lengths or diameters, because every full revolution of the screw spindle causes a certain, constant change in dimensions; the screw spindle becomes the carrier of the unit of measurement

With the most common pitch of the spindle of 0.5 mm, 50 graduations are attached to the drum of the casing sleeve. The smallest, directly readable dimension is therefore 0.01 mm (0.50: 50). In order to always maintain the same measuring pressure, the micrometer is provided with a ratchet (feeling screw).

The whole and half a millimeter are read on the scale sleeve, the hundredths on the sleeve. If the sleeve on the scale sleeve releases half a millimeter, this must be added to the hundredths

Never force the measuring drum or press the screw gauge over the workpiece!



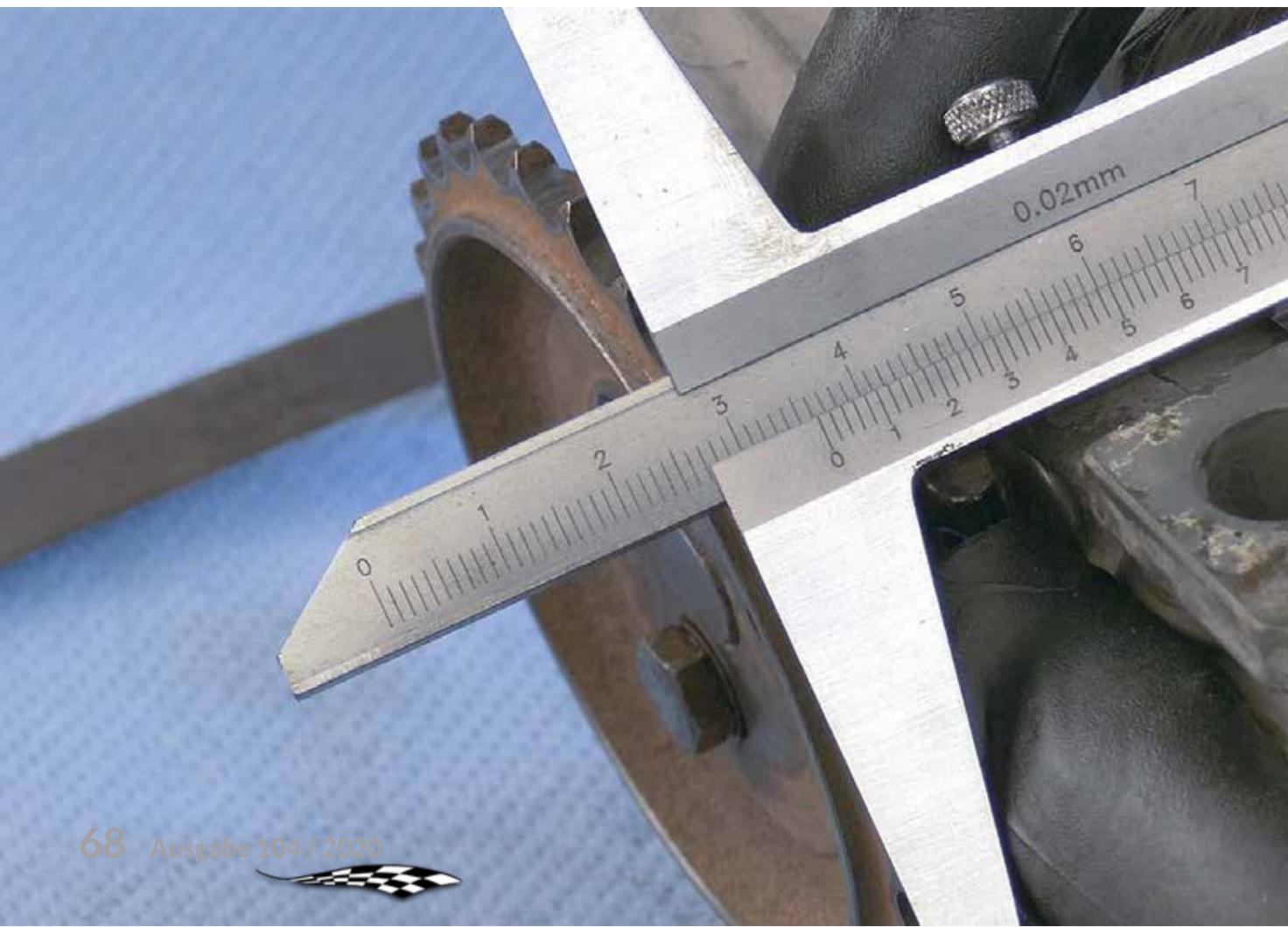
Die Innenmessschraube

Zum Messen von Inneradien wie zum Beispiel in einem Zylinder verwendet man eine Innemessschraube. Dies ist an beiden Enden mit ballig runden Meßflächen ausgestattet. Ähnlich wie bei dem Mikrometer wird über ein Schraubspindel die Messkala freigegeben, an der die Messung abgelesen werden kann. Zum Messen wird die Innenmessschraube genau im Durchmesser und senkrecht zur Achse der Bohrung in die Rundung oder den Zylinder eingesetzt und wird dann in dieser Stellung über den Messspindel eingestellt.

The inside micrometer

An inner micrometer is used to measure inner radii, such as in a cylinder. This is equipped with spherical measuring surfaces at both ends. Similar to the micrometer, we release the measuring scale via a screw spindle, on which the measurement can be read. For measuring, the inside micrometer is inserted into the rounding or the cylinder exactly in diameter and perpendicular to the axis of the bore and is then adjusted in this position via the measuring spindle.





Tiefenmessschieber

Zum Messen eines Tiefenmaßes wird der Tiefenmessschieber verwendet. Dabei werden die beiden Flanken des Messgerätes so platziert, dass sie wie eine Brücke die Vertiefung überspannen. Mit Hilfe des Messschiebers wird der Messfühler in die Vertiefung geschoben, bis die Oberfläche berührt wird. Die Messflanken dürfen dabei nicht abheben. An der Messskala kann dann die Tiefe abgelesen werden. Ein solches Messgerät gibt es auch als Tiefenmessschraube, bei der die Messbrücke ebenfalls auf dem Werkstück aufliegt und mittels der Ratsche die Messspindel vorsichtig an die zu messende Fläche herangeführt wird.

Depth caliper

The depth caliper is used to measure a depth measurement. The two flanks of the measuring device are positioned so that they span the depression like a bridge. With the help of the caliper, the probe is pushed into the recess until the surface is touched. The measuring edges must not lift off. The depth can then be read on the measuring scale. Such a measuring device is also available as a depth micrometer, in which the measuring bridge also lies on the workpiece and the ratchet carefully guides the measuring spindle to the surface to be measured.



Gewinne den MERCEDES-BENZ 190 E

Edition Laureus Sport for Good
von Profi-Rennfahrer
Manuel Reuter.



MOTORWORLD

Sichere Dir 50 Lose für 5€ und unterstütze damit sozial benachteiligte Kinder!

Mit Deiner Spende unterstützt Du LAUREUS SPORT FOR GOOD:

Laureus vermittelt benachteiligten Kindern und Jugendlichen Werte wie Teamgeist, Respekt, Disziplin und Fairplay. Sie lernen über die Kraft des Sports, an sich zu glauben, ihre Ziele zu verfolgen, Rückschläge zu überwinden und ihr Leben selbst in die Hand zu nehmen.



SPENDEN

Spende und erhalte
Lose für den Hauptgewinn



UNTERSTÜTZEN

Unterstütze
Laureus Sport for Good



GEWINNEN

Gewinne einen
Mercedes-Benz 190 E



viprize.org/motorworld

VIPrize ist eine Online Fundraising Plattform,
die mit Hilfe der Power von Prominenten Persönlichkeiten und den
Sozialen Medien Spenden für ausgewählte soziale Projekte generiert.

viprize.org

BLÜHENDER HANDEL MIT FAHRZEUG- PAPIEREN - TEIL 1

FLOURISHING TRADE IN VEHICLE DOCUMENTS - PART 1

Jeder, der mal einen Schraubermarkt besucht hat, wird sich ggf. schon die Augen gerieben haben, wenn an dem einen oder anderen Stand Fahrzeugpapiere zum Erwerb angeboten wurden. Manchmal werden diese Angebote dann noch besonders reizvoll gestaltet, in dem zum jeweiligen Fahrzeugbrief ein kleines Stück Metall angeboten wird, in welchem die gleiche Fahrgestellnummer eingeschlagen ist, wie man sie auf dem Brief gedruckt finden kann.

Auch im parlamentarischen Arbeitskreis war der offensichtlich blühende Handel mit Fahrzeugpapieren schon Gesprächsthema. Wir wollen fragen, was dahintersteckt und in welche rechtliche Situation man sich begibt.

Selbstverständlich gibt es Sammler, welche ihr Interesse nur auf die Papiere von Fahrzeugen richten, die längst entsorgt sind und bei denen im Rahmen der Verschrottung die Fahrzeugpapiere entwertet wurden. Alleine dies erklärt aber wohl nicht, wieso der Handel mit derartigen Fahrzeugpapieren gefühlt in den letzten Jahren sprunghaft zugenommen hat. Es wird wohl nicht nur zufälliger Natur sein, dass die Beobachtung über die Zunahme des Handels mit Fahrzeugpapieren zeitgleich zu verzeichnen ist mit Berichten über „gefälschte Originale“.

Kurz: Es geht weniger um den Handel mit Fahrzeugpapieren, als vielmehr um den Handel mit „Fahrzeugidentitäten“, also darum, einem vorhandenen Fahrzeug eine neue Identität zu verpassen.

Hier besteht dann Bedarf, wenn ein weniger redlicher Mitbürger ein Fahrzeug entwendet hat und dies dann wieder in den Markt bringen will. Die Fahrgestellnummer am Fahrzeug ist aufgrund des vorangegangenen Diebstahls in einschlägigen staatlichen Datenbanken gespeichert. Sowohl das Schengener Informationssystem „SIS“, als auch das European Car Information System „EUCARIS“ sind hier zu nennen. In beiden Datenbanken werden Informationen über Diebstahl und Unterschlagung von Fahrzeugen eingestellt. Fahrzeuge, deren Fahrgestellnummer in einer dieser Datenbanken verzeichnet sind, können zum Straßenverkehr nicht regulär angemeldet werden. Daher hat der weniger redliche Mitbürger, der das Objekt entwendet oder mit dem entwendeten Fahrzeug Handel getrieben hat (Hehlerei) also ein Interesse, das Fahrzeug mit einer FIN und Fahrzeugpapieren „auszurüsten“, welche unbedenklich sind, sodass das Verkaufsobjekt wieder eine „reguläre Identität“ bekommen und zum Straßenverkehr angemeldet werden kann. Der zweite Teil zu diesem Thema im nächsten Motorworld Bulletin



Anyone who has visited a DIY mechanics' market may have rubbed their eyes at vehicle documents being offered for sale at one or the other stand.

Sometimes these offers are made even more attractive with a small piece of metal accompanying the respective vehicle registration document, on which the same chassis number is stamped as is printed on the document.

The apparently flourishing trade in vehicle documents has also been a topic of discussion in the parliamentary working group. We

want to ask what it's all about and what is the legal situation.

Of course, there are collectors who are only interested in the documentation for vehicles that have long since been disposed of and whose documents have been cancelled as part of the scrapping process. However, this alone probably does not explain why the trade in such vehicle documentation seems to have increased dramatically in recent years. It is probably no coincidence that this observation of the growth in the trade in vehicle documents goes hand in hand with reports of „counterfeit originals“.

In short, it is not so much a question of trading in vehicle documents as trading in „vehicle identities“, i.e. giving an existing vehicle a new identity.

Something has to be undertaken here if a less than honest fellow citizen has stolen a vehicle and then wants to sell it. Due to the preceding theft, the vehicle's identification number is stored in the relevant state databases, such as the Schengen information System, „SIS“, and the European Car information System, „EUCARIS“. Both databases contain information about vehicle thefts and misappropriation. Vehicles whose identification number is listed in one of these databases cannot be registered for road use in the normal way. The less than honest citizen who has stolen or traded the stolen vehicle (fencing) therefore has an interest in „equipping“ the vehicle with an innocuous VIN and vehicle documents so that it acquires a „regular identity“ and can be properly registered.

The second part on this topic will appear in the next Motorworld Bulletin.

Sincerely, Dr. Götz Knoop

Specialist in classic car law

Herzlichst, Ihr Dr. jur. Götz Knoop

Spezialist Oldtimerrecht

Die Motorworld Group ist Country Patron der Laureus Sport for Good Foundation Germany.

Charity Sim Racing Event

#RaceForGood

by **RUTRONIK RACING**



Richard Westbrook Dennis Marshall Rene Rast Christopher Mies Jordan Pepper

iRacing on twitch

zugunsten von **SPORT FOR GOOD**

rutronik_racing **for good**

Durch die anhaltende Krisensituation aufgrund Covid-19 ist auch die Laureus Sport for Good Stiftung dazu gezwungen, neue Wege hinsichtlich der Vorstellung der Stiftungsarbeit und dem Generieren von Spenden zu finden. Unter normalen Umständen erfolgt dies durch Veranstaltungen, die über das ganze Jahr verteilt stattfinden. Nach aktuellem Stand werden Veranstaltungen dieser Art jedoch erst Anfang September wieder stattfinden dürfen. Daher müssen neue Wege gefunden werden, die sich vor allem auf Partnerschaften und Events im digitalen Bereich fokussieren. Eine der neuen Ideen: Virtuelle Sportevents oder Sportgroßevents in kleiner Form von zu Hause aus, dafür aber live in die ganze Welt gestreamt.

Die ersten beiden Projekte dieser Art konnten bereits erfolgreich umgesetzt werden. Den Anfang machte das weltweit erste Charity Sim Racing Event, welches vom GT-Rennsportteam HCB Rutronik Racing durchgeführt wurde. Hierbei fuhrten 25 Profifrennfahrer und 25 Sim Racer virtuelle Rennen gegeneinander. Das hochkarätig besetzte Event u.a. mit DTM Champion René Rast und YouTube-Star Felix von der Laden war ein voller Erfolg. Durch die Erlöse des Verkaufs von virtuellen Sponsoring Paketen sowie über Live-Spenden während des Rennens wurden Spenden zugunsten der Laureus Sport for Good Stiftung gesammelt. „An dieser Stelle möchte ich mich nochmals bei allen Teammitglieder bedanken, die uns bei der Umsetzung unterstützt haben. Man darf nicht vergessen, dass das gesamte Event in weniger als zwei Wochen auf die Beine gestellt wurde. Natürlich auch ein großes Dankeschön an die Teilnehmer. Sowohl unsere PRO Fahrer als auch die Sim Fahrer haben großartiges Racing gezeigt. Zu guter Letzt natürlich auch vielen Dank an unsere Partner, die dieses Event ermöglicht haben. Es ist toll zu sehen, dass so viele Menschen dabei waren und auch sehr viele die Spendenaktion unterstützt haben“, fasst Fabian Plentz, Teamchef bei HCB Rutronik Racing das Event zusammen.

The ongoing crisis due to Covid-19 has also forced the Laureus Sport for Good Foundation to find new ways of presenting the foundation's work and generating donations. Under normal circumstances, this happens at events organised throughout the year. However, the way things stand at the moment, events of this kind will not be allowed to take place again until the beginning of September. And so new ways have to be found, focusing primarily on partnerships and events in the digital field. One of the new ideas: Virtual sporting events or major sporting events in a small format from home, but streamed live to the whole world.

The first two projects of this kind have already been successfully realised. It all started with the world's first Charity Sim Racing Event, which was organised by the GT racing team HCB Rutronik Racing, with 25 professional drivers and 25 Sim racers competing against each other in virtual races. The top-class event with, among others, DTM champion René Rast and YouTube star Felix von der Laden, was a complete success. The proceeds from the sale of virtual sponsorship packages and live donations during the race raised funds for the Laureus Sport for Good Foundation. „At this point, I would like to thank all the team members who helped us organise the event. It is important to remember that the entire event was set up in less than two weeks. A big thank you naturally also goes to the participants. Both our professional drivers and the Sim drivers put on some great racing. Last but not least, of course, many thanks to our partners who made this event possible. It's great to see that so many people took part and that many others supported the fund-raising event as well,“ summarises Fabian Plentz, team manager at HCB Rutronik Racing.

MOTORWORLD Classics

BODENSEE

DIE VERANSTALTUNG WIRD VERSCHOBEN!

SEE YOU 2021!

MESSE FRIEDRICHSHAFEN



WWW.MOTORWORLD-CLASSICS-BODENSEE.DE



Die zweite Weltpremiere fand am Ostersonntag statt. Olympiasieger, Ironman-Gewinner und Laureus Sport for Good Botschafter Jan Frodeno organisierte kurzerhand den ersten Triathlon zu Hause und streamte dies auf seinem Facebook Kanal – und das alles für den guten Zweck. Neben Live-Spenden während des achteinhalbstündigen Rennens gab es zudem eine Auktion über das Onlineportal VIPRize. Viele andere Sportler und Stars ließen sich zuschalten und unterstützen Jan Frodeno sowohl motivierend, als auch finanziell bei seiner Aktion. Absolviert hat er den „Tri@Home“ in einer Zeit von 08:33:42 Stunden und auch sonst kann die Pionieraktion als voller Erfolg verbucht werden. „Alles hat als eine Idee angefangen, die unter normalen Umständen absolut verrückt und fraglich gewesen wäre und endet mit einem der emotionalsten Tage in meiner Sportkarriere. Danke an alle, die das möglich gemacht und mich unterstützt haben“, sagte Jan Frodeno nach dem Rennen.

Insgesamt wurde bei beiden Veranstaltungen eine Summe von über 224.000 EURO gesammelt. Dieses Geld kommt neben der Laureus Sport for Good Stiftung auch der Corona-Soforthilfe in Girona, dem Wohnort von Jan Frodeno, zugute.

Ein Rückblick auf den Tri@Home ist hier zu finden:
https://www.instagram.com/p/B_-8ZzHlrbV/

The second world premiere took place on Easter Saturday. Without further ado, Olympic champion, Ironman winner and Laureus Sport for Good ambassador Jan Frodeno put on the first triathlon at home and streamed it on his Facebook channel – all for a good cause. Alongside live donations during the eight-and-a-half-hour race, an auction was also held on the online portal VIPRize. Numerous other athletes and stars got involved and supported Jan Frodeno in his efforts both financially and with their motivation. He completed the „Tri@Home“ in a time of 08:33:42 hours, and the pioneering initiative can otherwise be considered a complete success as well. „Everything started out as an idea that under normal circumstances would have been absolutely crazy and questionable, and ends with one of the most emotional days in my sporting career. Thanks to everyone who made this possible and supported me,“ said Jan Frodeno after the race.

In total, over 224,000 euros were collected at both events. This money will benefit the Laureus Sport for Good Foundation together with the Corona emergency aid fund in Girona, Jan Frodeno's home town.

*A review of the Tri@Home can be found here:
https://www.instagram.com/p/B_-8ZzHlrbV/*

Als Country Patron unterstützt die Motorworld Group seit 2017 Laureus Sport for Good Germany & Austria und ermöglicht so bedürftigen Kindern und Jugendlichen Perspektiven. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns bei unserem sozialen Engagement helfen und an folgendes Konto spenden:

Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
IBAN: DE70600700700171819607
BIC: DEUTDESSXXX
Kreditinstitut: Deutsche Bank Stuttgart

The Motorworld Group has been supporting Laureus Sport for Good Germany & Austria as Country Patron since 2017, and in doing so helps to create new perspectives for disadvantaged children and adolescents. We would really appreciate it if you would help us in our social commitment and make a donation.

*Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
IBAN: DE70600700700171819607
BIC: DEUTDESSXXX
Bank: Deutsche Bank Stuttgart*

MOTORWORLD
BULLETIN

100 Y MAZDA

Vom Korkfabrikanten aus Hiroshima zum globalen Automobilhersteller: Mazda feiert 2020 ein Jahrhundert der Innovation, des wegweisenden Designs und des technischen Erfolgs. Einhundert Jahre Business, in denen Mazda im Laufe seiner lebendigen Geschichte einen beachtlichen Anteil an Rekorden erzielt hat.

From Hiroshima cork producer to global car manufacturer, 2020 sees Mazda celebrate a century of innovation, pioneering design and engineering success. One hundred years of business that has also seen a fair share of records achieved by Mazda over the course of its vibrant history.





Mazdas erster Pkw sorgte bei seiner Markteinführung im Jahr 1960 für einen rekordverdächtigen Verkaufseindruck. Als der japanische Wirtschaftsboom in den 60er Jahren den Besitz von Autos möglich machte, war der Auftritt des Mazda R360 ein großer Erfolg. Das charmante 2 + 2-Coupé eroberte 1960 einen Anteil von 65 Prozent am florierenden japanischen „Kei Car“-Kleinstwagensegment, auf das 15 Prozent des gesamten japanischen Automarktes entfielen.

Bis 1963 erreichte Mazdas kumulierte Weltproduktion eine Million Fahrzeuge, 1972 waren es fünf Millionen Einheiten. Der weltweite Absatz in den 70er und 80er Jahren wuchs und ein Auto, das am Ende von Mazdas drittem Jahrzehnt der Automobilproduktion auf den Markt gebracht wurde, sorgte für unzählige Verkaufsrekorde auf der ganzen Welt: Inspiriert von den klassischen britischen Roadstern der vergangenen Jahrzehnte wurde der Mazda MX-5 auf der Chicago Motor Show 1989 vorgestellt und wurde zum sofortigen Verkaufserfolg konnte – eine erstaunliche Leistung für ein Auto, das in einen Sektor eingeführt wurde, den andere Hersteller längst aufgegeben hatten.

Even Mazda's first passenger car created a record-breaking sales impression when it was launched in 1960. Arriving just as the Sixties economic boom saw the Japanese public embracing car ownership, the Mazda R360's arrival on the Japanese 'Kei Car' micro car marketplace was a huge success with charming 2+2 coupe capturing 65 per cent share of Japan's flourishing microcar segment in 1960, which accounted for 15 per cent of the entire Japanese car market.

By 1963 Mazda's cumulative global production reached one million vehicles, while by 1972 it was five million units. As global sales grew through the 70s and 80s, it was a car launched at the end of Mazda's third decade of car production that would claim countless sales records across the world - an amazing achievement for a car launched into an automotive sector other manufacturers had abandoned. However, Mazda's defy convention approach saw it rekindle the affordable rear-wheel drive sports car, and inspired by the classic British roadsters of the previous decades, the Mazda MX-5 arrived at the 1989 Chicago Motor Show and was an instant sales success.





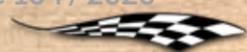
Seit seiner Einführung im Jahr 1989 bis heute ist der Mazda MX-5 über vier Generationen hinweg eines der beliebtesten Autos der Welt geblieben. Im Jahr 2000 wurde Mazdas berühmtester Sportwagen mit 532.000 Verkäufen offiziell vom Guinnessbuch der Rekorde als weltweit meistverkaufter Zweisitzer-Roadster geführt, ein Titel, den er bis heute hält. 2016 rollte der einmillionste MX-5 mit Soul Red-Verdeck vom Fließband im Ujina-Werk Nr. 1 in Hiroshima und ging auf Welttournee. Dabei sammelte der Wagen Unterschriften von rund 200.000 Fans ein.

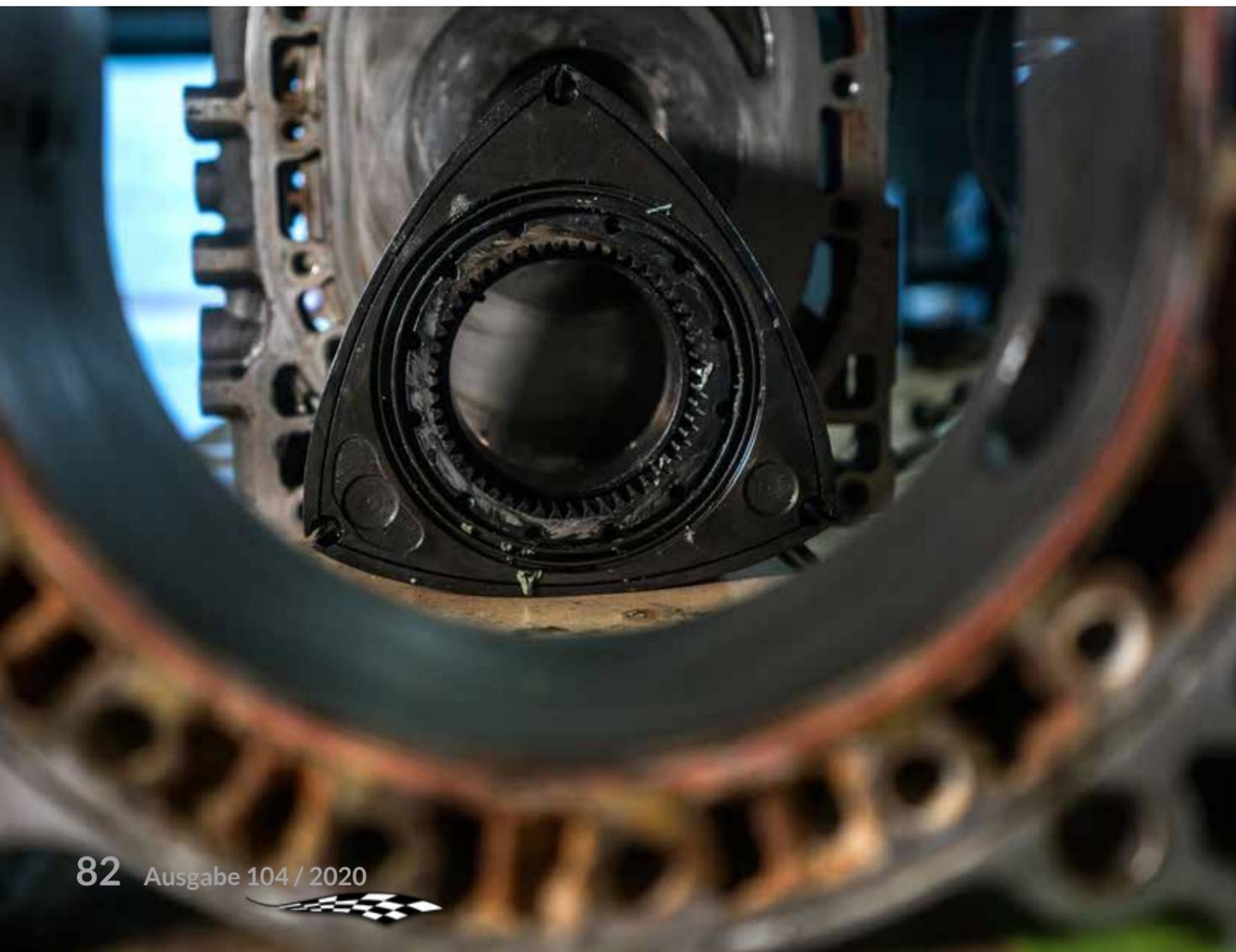
Noch besser ist, dass MX-5-Besitzer und -Fans ihren eigenen Guinness-Weltrekord aufgestellt haben, 2013 im niederländischen Lelystad heimsten 683 MX-5 den Rekord für die größte Parade von Mazda-Autos ein. Amerikanische Mazda-Fans brachen 2014 den Weltrekord für die meisten MX-5 bei einem Einzelevent: 1.934 Roadster aus ganz Nordamerika kamen zu einer Autoausstellung auf dem Mazda Raceway in Salinas, Kalifornien.



From its launch in 1989 until today, across four-generations, the Mazda MX-5 has remained one of the world's most loved drivers' cars, and in the year 2000 with 532,000 global sales, Mazda's most famous sports car was official recognised by the Guinness World Record body as the world's best-selling two-seater roadster, a title it has retained to this day. By 2016 the 1-millionth MX-5, rolled off the assembly line at Ujina Plant No. 1 in Hiroshima and the Soul Red soft-top then embarked on a world tour during which it would collect the signatures of around 200,000 fans.

Even better, MX-5 owners and fans gained their own Guinness World Record when in 2013 a parade of 683 MX-5s in Lelystad in the Netherlands set the record for the largest parade of Mazda cars, while in 2014 American Mazda fans broke the world record for most MX-5s at any single event as 1,934 roadsters from across North America attended a car show at the Mazda Raceway in Salinas, California.





Im vergangenen Jahr, anlässlich des 30. Geburtstages des MX-5, fuhr ein MX-5 der ersten Generation einen Rekord für die meisten Haarnadelkurven in zwölf Stunden. Die 2.900 Kurven, die in einer regnerischen Nacht auf der Kاونertaler Gletscherstraße in den österreichischen Alpen genommen wurden, waren mehr als doppelt so viel als die bisherige Bestmarke des RID Rekord Instituts für Deutschland.

Es ist jedoch nicht nur die Popularität des Mazda MX-5, die sich in den Verkaufsrekorden niederschlägt. Die Entwicklung des Rotationsmotors durch Mazda unterscheidet ihn von der übrigen Automobilindustrie. Der 1967 eingeführte Mazda Cosmo war das erste rotationsgetriebene Auto des Unternehmens. Bis 1986 hatte die Mazda-Produktion von rotationsgetriebenen Fahrzeugen 1,5 Millionen erreicht und damit Rekorde für die Herstellung dieses einzigartigen Motortyps aufgestellt.

While last year to celebrate the MX-5's 30th birthday, a first-generation MX-5 broke the record for the most hairpin turns covered in 12 hours. The 2,900 curves, taken during a rainy night on the Kاونertal Glacier Road in the Austrian Alps, were more than double the previous RID Rekord Institute for Germany best mark.

However, it isn't just the popularity of the Mazda MX-5 that's marked out in sales records, Mazda's development of the rotary engine set it apart from the rest of the rest of the automotive industry. Launched in 1967, the Mazda Cosmo was the firm's first production rotary engined car and by 1986 total Mazda production of rotary powered vehicles had reached 1.5 million, setting records for manufacturing this unique type of engine.

**Lesen Sie mehr | Read more
on Luxury-Cars.TV**





JÜRGEN LEWANDOWSKI'S BÜCHERECKE

DER NACHFOLGER: FERRARI 250 LM

ERSTER AUFTRITT: LE MANS

Drei Jahre lang beherrschte der Ferrari 250 GTO die Rennstrecken – der Lohn: Drei Marken-WM-Titel. Der Nachfolger der legendären 250 GT Tour de France und Short Wheel Berlinettas schien unschlagbar – doch irgendwann kam auch der GTO in die Tage und ein Nachfolger musste gefunden werden. Er war zum ersten Mal im Oktober 1963 auf dem Auto-Salon in Paris zu sehen und trug die Bezeichnung 250 LM – LM steht für Le Mans. Womit auch klar war, wo der Rennwagen eingesetzt werden sollte.

Die eigentliche Überraschung: Der Zwölfzylinder-Motor war nun vor die Hinterachse gewandert – aus dem Front-Mittelmotor war ein echter Mittelmotor-Bolide geworden. Keine Überraschung war hingegen, dass die Oberste Motorsport-Behörde dieser Mutation die Homologation verweigerte – der LM war eben keine Evolution des 250 GTO, wie Enzo Ferrari behauptete, sondern eine völlig neue Konstruktion. Ganze 32 Exemplare sollten entstehen – davon besaß nur der Prototyp den 3-Liter-V12-Motor (daher 250 LM), der Rest erhielt einen 3,3-Liter-V12-Motor – deswegen hätte der elegante Wagen eigentlich 275 LM heißen müssen.

So fristete der 250 LM eine Sonderrolle zwischen den kleineren Sportwagen wie dem Porsche 911 und den größeren Boliden wie dem Ford GT 40 – aber er schlug sich prächtig und gewann 1965 als letzter Ferrari die 24 Stunden von Le Mans und dazu in Reims, Spa und Monthléry. Arnaud Meunier hat sich die Geschichte eines Modells (Fahrgestell-Nummer 5895) herausgegriffen und ein faszinierendes kleines Buch zu diesem speziellen Wagen und der lange unterschätzten Baureihe im Eigenverlag veröffentlicht. Auflage: 1.000 Stück – der Preis: 75 €. Ein wunderbares Stück Fleißarbeit, das die praktisch nicht existierende Literatur zu diesem Ferrari-Typ bereichert.

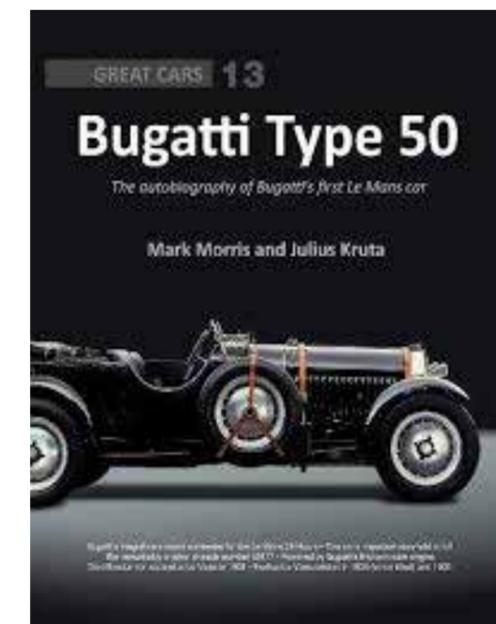


Arnaud Meunier, 250 LM „5895“ Maranello Concessionaires, zu bestellen über: www.ambook.fr, € 75,-.

Stets super-exklusiv, zumeist technische Avantgarde und mit jenem Quäntchen Snobismus geadelt, das auch bei Menschen, denen Automobile herzlich egal sind, für Aufsehen und Interesse sorgt – das sind die Geschöpfe des Hauses Bugatti. Es hat sich ja mittlerweile herumgesprochen, dass die drei Generationen der Bugatti-Familie (der Großvater schuf einzigartige Möbel, die beiden Söhne Automobile und mit die faszinierendsten Tier-Skulpturen aller Zeiten – der Enkel war ein Magier der automobilen Form) selbstbewusst und Einflüssen von außen nur wenig zugänglich waren. Doch ihr Vermächtnis ist beeindruckend – kein Wunder, dass Ferdinand Piëch die Chance ergriff, dieses Juwel „seinem“ Konzern einzuverleiben, als es zu haben war.

Doch woraus resultiert dieses Renommee?

Da war einerseits die Chuzpe von Ettore Bugatti, seiner reichen Klientel nur das anzubieten, was er ihnen verkaufen wollte – kaufen Sie es oder lassen Sie es sein. Andererseits gab es bis zum 2. Weltkrieg keine andere Marke, die derart viele Renne gewann – wer Pokale sammeln wollte und das Geld sowie die fahrerischen Qualitäten hatte, wer hier am richtigen Ort. Dazu kamen – unter dem Enkel Jean Bugatti technische Innovationen sowie einige der schönsten Karosserien aller Zeiten: Mit einem Typ 57 Atalante oder Atlantique steht man IMMER im Mittelpunkt. Nun zu dem Buch von Mark Morris und Julius Kruta – der Typ 50 war der erste Bugatti mit einem Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen (Reihen-Achtzylinder / 5 Liter Hubraum / 200 PS / 65 Exemplare), und er trat auch in Le Mans an – zwar ohne Erfolg, dennoch bietet der hier gezeigte Original-Wagen eine faszinierende Technik, die die beiden Spezialisten detailliert beschreiben und mit einer Menge alter und neuer Fotos perfekt illustrieren. Für Freunde dieser Marke eine tolle Ergänzung der Bibliothek.



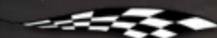
Mark Morris / Julius Kruta, Bugatti Typ 50 – Bugatti's first Le Mans Car, Porter Press International, Knighton-on-Teme, € 60,-.



ZILLER GARAGE

Es gibt bereits einige Coffee-Racer oder Custom-Bike-Modifikationen der BMW R-nineT auf dem Markt. Doch die Moskauer Custom-Bike-Manufaktur Ziller Garage von Mikhail Smolyanov erschuf zusammen mit John Reed Design ein beeindruckendes Motorrad im HR Gigeresken Design.

There are already some coffee racers or custom bike modifications of the BMW R-nineT on the market. But the Moscow custom bike manufacturer Ziller Garage by Mikhail Smolyanov, together with John Reed Design, created an impressive motorcycle in HR Gigeresque design.



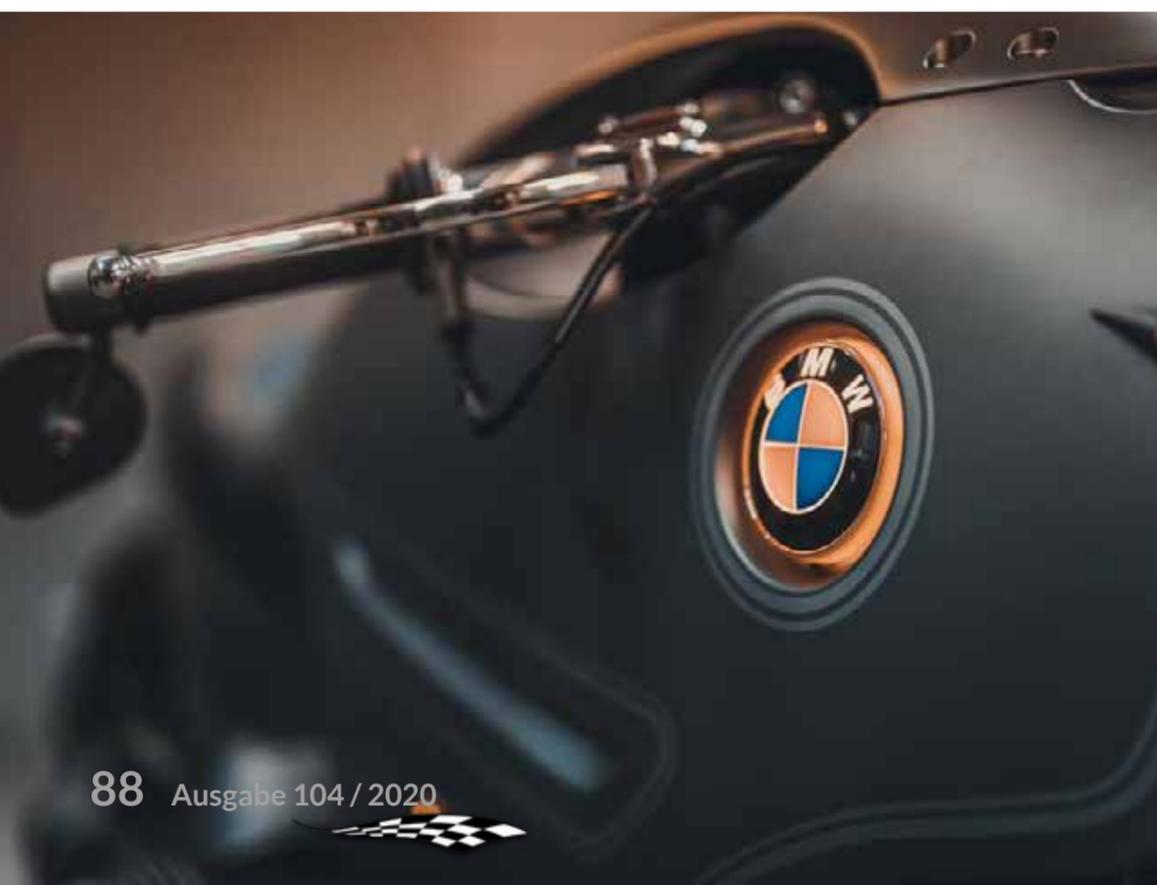


Zwar wurde die R-nineT technisch betrachtet in ihrer ursprünglichen Form belassen, aber das Äußere der Maschine komplett verändert. Die stromlinienförmige Aluminium-Karosserie verleiht dem Motorrad nun sein futuristisches, Steampunkartiges Design.

Die gesamte Karosserie wurde von Grund auf um das vorhandene Fahrgestell und den Motor der BMW R-nineT herum konstruiert und anschließend handgefertigt. Bei dem Motorrad von Ziller handelt es sich um ein absolutes Einzelstück. Das Aluminium ist Glasperlen gestrahlt und erhält daher eine samtartige Oberflächenstruktur.

The R-nineT was technically left in its original form, but the exterior of the machine was completely changed. The streamlined aluminum body gives the motorcycle its futuristic, steampunk-like design.

The entire body was designed from scratch around the existing chassis and engine of the BMW R-nineT and then handcrafted. The motorcycle from Ziller is an absolutely unique piece. The aluminum is blasted with glass beads and therefore has a velvety surface structure. The spoke wheels are custom-made and have a very reduced design.





Die Speichenräder sind eine Sonderanfertigung und sind im Design sehr reduziert. Auch sie erinnern sehr stark an Zeichnungen von HR Giger. Frontscheinwerfer und Heckleuchte sind dezent in der Karosserie versteckt. Das Heckteil, in dem das Rücklicht sitzt, lässt sich herausfahren und legt die gesamte Steuerelektronik frei. Bedienknöpfe und Tachometer sind sehr dezent, dennoch übersichtlich, in der oberen Tankabdeckung integriert.

Um das Motorrad abzustellen wird das Luftfahrwerk abgesenkt und die Maschine steht mit dem Unterteil der Karosserie fest auf der Straße. Betrachtet man die seitliche Linie des Ziller Bikes, stimmt die gesamte Harmonie. Alle Linien fluchten in einem, die aerodynamischen Reduktionen stimmen in den Proportionen und das Bike wirkt wuchtig, futuristisch und sprunghaft. Ein Meisterwerk im Custom-Motorrad-Design.

They are also very reminiscent of drawings by HR Giger. Headlights and rear lights are discreetly hidden in the body. The rear part, in which the rear light sits, can be pulled out and exposes the entire control electronics. Control buttons and speedometer are very discreet, yet clear, integrated in the upper tank cover.

To park the motorcycle, the air suspension is lowered and the machine is firmly on the road with the lower part of the body. If you look at the side line of the Ziller bike, the overall harmony is right. All lines are in one, the aerodynamic reductions are correct in the proportions and the bike looks bulky, futuristic and ready to jump. A masterpiece in custom motorcycle design.



DUCATI PANIGALE V4R LEGO TECHNIC

Die Ducati V4 R zählt mit Sicherheit zu den Motorrädern, die jeder Motorradliebhaber gerne in seiner Traumgarage stehen hätte. Auch wenn Sie das originale Motorrad nie besitzen werden, können Sie nun eine kleinere „Build it yourself“-Version besitzen. Ducati und Lego haben sich zusammengetan, um eine Lego-Version des knapp 40.000 Euro teuren Bikes zu entwickeln. Sie werden es nicht fahren können, aber Sie können es zusammenbauen und davon träumen.

The Ducati V4 R is definitely one of the motorcycles that every motorcycle lover would like to have in his dream garage. Even if you will never own the original motorcycle, you can now have a smaller „build it yourself“ version. Ducati and LEGO have teamed up to develop a LEGO version of the almost 40,000 euro bike. You won't be able to drive it, but you can assemble it and dream of it.





Die Lego-Version der Panigale V4 R ist ungefähr 32 cm lang, 16 cm hoch und 8 cm breit. Ein besonders cooles Feature ist, dass dieses Technik-Kit Legos ersten Einsatz eines Mehrganggetriebes in einem Motorradmodell darstellt. Zugegeben, es sind nur zwei Geschwindigkeiten, aber es ist ja auch nur 32 cm groß. Weitere Highlights sind die Vorder- und Hinterradaufhängung und sogar eine kleine Lego-Antriebskette. Ducati und Lego geben an, dass Lenkung und Federung für realistische Bewegungen sorgen. Sie werben auch mit den Designmerkmalen des Kits, zu denen Scheibenbremsen vorne und hinten, Ständer, Auspuffrohr, Windschutzscheibe und Armaturenbrett zählen. Das zusammengebaute Modell kann es durchaus mit dem Original aufnehmen. Das LEGO Modell der Ducati V4 R soll ab 1. Juni im Handel erhältlich sein.

The LEGO version of the Panigale V4 R is approximately 32 cm long, 16 cm high and 8 cm wide. A particularly cool feature is that this Technics kit Legos marks the first use of a multi-speed transmission in a motorcycle model. Admittedly, there are only two speeds, but it is only 32 cm in size. Other highlights are the front and rear suspension and even a small Lego drive chain. Ducati and LEGO state that the steering and suspension ensure realistic movements. They also advertise the kit's design features, including front and rear disc brakes, kickstand, exhaust pipe, windshield and dashboard. The assembled model can compete with the original. The LEGO model of the Ducati V4 R should be available in stores from June 1st.

Und auch für Automobilfans hat Lego ein neues Modell auf den Markt gebracht. „Dom's Dodge Charger“ aus dem Film „The Fast and the Furious“ ist ein Modell mit 1077 Einzelteilen und geeignet für alle Kinder ab 10 Jahren.

And LEGO has also launched a new model for automotive fans. „Dom's Dodge Charger“ from the film Fast and Furious is a model with 1077 individual parts and suitable for all children from 10 years.





Sie erhalten ein Modell im Maßstab 1:13, das voller überraschender Details steckt. Die Türen öffnen sich, Sie können sie über ein Zahnrad am Heck lenken und es gibt ein Doppelquerlenker-Aufhängungssystem. Ausgestattet mit maßstabgetreuen Details, kommt das Modell mit einem massiven, funktionierenden V8-Motor mit einem riesigen Luftfilteraufbau und Steuerkette, Nitro-Tanks im Kofferraum und einem Feuerlöscher im Cockpit.

Das Set gliedert sich in vier Teile: Die hintere Hälfte des Fahrgestells mit der Wheelie-Vorrichtung, die vordere Hälfte des Fahrgestells mit Lenkung und Motor, die vordere Hälfte der Karosserie und die hintere Hälfte der Karosserie. Das Modell ist sehr klar beschrieben und lässt sich auch als Neuling leicht zusammenbauen.

Lego beherrscht die Kunst, seine Teile so zusammenzufügen, dass sie mit den neuesten Technik-Kits wirklich „wie echt“ aussehen. Der Dodge sieht definitiv aus, wie das Auto aus dem „Fast & Furious“-Film.

You will receive a 1:13 scale model that is full of surprising details. The doors open, you can steer them via a gear on the rear and there is a double wishbone suspension system. Equipped with true-to-scale details, the model comes with a solid, functioning V8 engine with a huge air filter structure and timing chain, nitro tanks in the trunk and a fire extinguisher in the cockpit.

The set was divided into four parts: the rear half of the chassis with the wheelie device, the front half of the chassis with steering and motor, the front half of the body and the rear half of the body. The model is very clearly described and can also be easily assembled as a newcomer. Lego has mastered the art of assembling its parts so that they really look like the „real“ with the latest Technic kits. The Dodge definitely looks like the car from the Fast & Furious movie.

MOTORWORLD

G R O U P



STANDORTE

LOCATIONS

www.motorworld.de



STUTT GART



KÖLN | RHEINLAND COLOGNE RHINELAND



MÜNCHEN MUNICH



ZECH E EWALD | RUHR



MALLORCA



LUXEMBOURG



METZINGEN



RÜSSELSHEIM | RHEIN-MAIN



BERLIN



REGION ZÜRICH

Raum für mobile Leidenschaft.

Mobile passion.

